CHRISTOPHE PRIME

LES COMMANDOS SAS

DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Tallandier

CHRISTOPHE PRIME

LES COMMANDOS SAS DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

TALLANDIER

Conseiller éditorial : Claude Quétel

Éditions Tallandier – 2, rue Rotrou 75006 Paris

www.tallandier.com

© Éditions Tallandier, 2013.
Cartographie : © Flavie Mémet

Ce document numérique a été réalisé par Nord Compo

EAN : 979-10-210-0159-6

« Ces hommes sont dangereux, il faut les abattre. Je rendrai responsables devant le Conseil de guerre tous les chefs de corps et officiers qui n'exécuteront pas cet ordre. »

Adolf HITLER, 18 octobre 1942
(Ordnung Nr 003830/42).

TABLE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFHQ	Allied Force Headquarter
BCRA	Bureau central de Renseignements et d'Action
BEF	British Expeditionnary Force
BIA	Bataillon d'infanterie de l'Air
BOA	Bureau des opérations aériennes
C-in-C	Commander-in-Chief
DAK	Deutsches Afrikakorps
DB	Division blindée
DSO	Distinguished Service Order
DZ	Dropping Zone
FFI	Forces françaises de l'Intérieur
FFL	Forces françaises libres
FM	Fusil-mitrailleur
GHQ	General Headquarter
LCA	Landing Craft Assault
LCI	Landing Craft Assault
LRDG	Long Range Desert Group
LRPG	Long Range Patrol Group
MEHQ	Middle East Headquarter
MTB	Motor Torpedo Boat
OG	Operational Group
OSS	Office of Strategic Services
PM	pistolet-mitrailleur
PzD	Panzerdivision
RAF	Royal Air Force
SAS	Special Air Service

SBS Special Boat Section

SDF Sudan Defense Force

SFHQ Special Forces Headquarter

SHAEF Supreme Headquarter Allied Expeditionnary Force

SIG Special Interrogation Group

SOE Special Operations Executive

SRS Scout Raiding Squadron

SR Supplementary Reserve

SSRF Small Scale Raising Force

PRÉAMBULE

Parmi les unités d'élite, ou forces spéciales, aucune n'a acquis la notoriété du Special Air Service (SAS), créé il y a presque soixante-douze ans en Afrique du Nord, au beau milieu du désert libyen. Quatre années durant, quelques centaines de combattants intrépides vont frapper sans relâche les troupes de l'Axe sur leurs arrières. Si en Grande-Bretagne, les exploits de l'unité sont légendaires, leur histoire reste en grande partie méconnue.

Beaucoup d'unités spéciales ont vu le jour pendant la Seconde Guerre mondiale, mais des expériences avaient déjà été menées au cours des précédents conflits par des officiers britanniques anticonformistes, qui ont constitué de petites unités spécialisées mobiles et flexibles, capables de pratiquer les techniques de guérilla, de coups de main et d'embuscades sans se préoccuper des lignes de front. En 1900, Simon Joseph Fraser a créé les Lovat Scouts, une unité de tireurs d'élite qui lutta contre les Boers en Afrique du Sud. Pendant la Première Guerre mondiale, Thomas Edward Lawrence, connu sous le nom de Lawrence d'Arabie, a pensé et pratiqué la guérilla pendant la grande révolte arabe de 1916-1918 contre l'armée turque dérogeant aux principes de la stratégie militaire moderne édictés par Carl von Clausewitz dans son traité de stratégie militaire *De la guerre*. Charles Orde Wingate a quant à lui expérimenté de nouvelles méthodes de combat en Palestine (1938-1939) : les Special Night Squads (escadrons de nuit spéciaux) constituées de combattants juifs palestiniens et de soldats britanniques menèrent contre leurs adversaires des attaques nocturnes, lors desquelles ils privilégiaient l'effet de surprise et la puissance de feu.

En outre, et contrairement à ce qui a longtemps été affirmé, le SAS n'est pas la première force spéciale constituée pendant la Seconde Guerre mondiale. Le Brandburger Regiment, la Decima Flottiglia MAS, les corps francs de l'armée française et les commandos britanniques ont déjà fait parler d'eux au moment de la création du SAS. L'armée britannique a recours à d'autres unités spécialisées : Long Range Desert Group, Special

Boat Section, Special Service Brigade, Chindits. De même, l'armée américaine fit appel aux Rangers, au First Special Service Force et aux Merrils Marauders. Ce sont toutes des unités de raids.

De nos jours et en raison des nouvelles menaces apparues depuis la fin de la Guerre froide, de nombreux pays se sont dotés d'une ou plusieurs de ces unités. Conçues pour permettre aux États de régler des situations de crise que la voie diplomatique ou les actions militaires classiques ne peuvent pas résoudre, les forces spéciales modernes sont des unités composées d'effectifs réduits spécifiquement entraînés pour mener un large éventail de missions périlleuses, des « opérations spéciales » dans le cadre d'une guerre conventionnelle mais pas uniquement. Leur champ d'action s'est considérablement élargi : libération d'otage ou de prisonniers, évacuation de ressortissants, protection de personnalités, lutte antiterroriste, assistance et formation militaires, guerre psychologiques, renseignement, actions commandos en territoire ennemi, neutralisation d'objectifs majeurs. Si ces unités d'élite préfèrent l'ombre à la lumière, l'anonymat à la médiatisation, plus personne n'ignore aujourd'hui ce que cache les termes Delta Force, Navy Seals, Spetsnaz, GSG-9, Commando Hubert.

Égypte, juillet 1941. Malgré les réticences d'une partie de leur état-major, deux jeunes lieutenants de l'armée britannique, David Stirling et Jock Lewes, mettent sur pied le L Detachment du Special Air Service. Il s'agit d'une petite unité commando parachutiste capable de pratiquer une guerre de harcèlement en lançant des raids en profondeur loin derrière les lignes de front contre les aérodromes et les infrastructures logistiques germano-italiennes installés en Libye selon la tactique du *Hit and Run*. Son but n'est pas de prendre le contrôle d'un territoire, mais de détruire des objectifs stratégiques. Les méthodes d'entraînement, les modes de projection, d'infiltration, les techniques de combat vont s'affiner au fil des mois : l'unité doit en permanence se réinventer et prouver sa valeur en effectuant des missions d'une audace folle. En décembre 1941, les hommes du SAS, véhiculés par le Long Range Desert Group, obtiennent leurs premiers succès. Les hommes du *Major* Stirling sont placés sous l'autorité directe du commandant en chef et jouissent alors d'une indépendance totale. Ils opèrent en marge des troupes conventionnelles. Les soldats de l'Axe

apprennent à craindre ces ombres furtives qui les assaillent la nuit et disparaissent sans laisser de trace.

Au lendemain de la bataille d'El Alamein, le L Detachment croît pour devenir le 1st SAS Regiment et harcèle les troupes de Rommel jusqu'aux portes de la Tunisie. À partir de 1943, le 1st SAS est scindé en deux entités : le Scout Raiding Squadron (SRS) de Paddy Mayne et le Special Boat Squadron (SBS) de Lord Jellicoe spécialisé dans les opérations amphibies. L'unité va pourtant survivre à cette réorganisation. Alors que le SBS opère en mer Égée, le SRS, employé comme simple troupe de choc, s'illustre en Sicile avant de participer à la libération de la péninsule italienne de concert avec le 2nd SAS de William « Bill » Stirling, le frère aîné de David. Une des particularités du SAS est d'avoir compté dans ses rangs des Britanniques, des Français, mais aussi des Grecs et des Belges. Ainsi, les 3rd et 4th French SAS Battalions (également appelés 3e et 4e régiment de chasseurs-parachutistes), le 5th Belgian SAS squadron et les deux régiments britanniques sont engagés en France à partir du 6 juin 1944. Ils soutiennent l'offensive alliée par l'installation de bases stratégiques en territoire occupé. Les missions dévolues aux SAS sont toujours aussi risquées. Ils renseignent le commandement, harcèlent les troupes allemandes sur leurs arrières et encadrent les maquis. À bord de leurs véhicules surarmées, ils accompagnent, voire devancent, l'avancée des troupes alliées en France, en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, au Danemark et même en Norvège.

L'identité SAS évolue au fil des opérations. La filiation du SAS avec les unités commandos est évidente : les membres qui composent l'unité originelle sont bel et bien des commandos. Ainsi, en dépit des spécificités du Special Air Service, il est alors presque naturel de désigner ses membres par les termes de « commando » ou « raider » pendant la campagne d'Afrique du Nord. En outre, ce ne sont pas des paras au sens strict du terme. Le parachutage n'est qu'un mode de projection parmi d'autres, qui n'est d'ailleurs guère utilisé sur ce théâtre d'opération. La formation de parachutiste a bien plus valeur de rite initiatique. La création du SRS en avril 1943 peut être considérée comme une ultime réminiscence de l'identité commando, qui n'aura plus lieu d'être par la suite. En Europe, la SAS Brigade est intégrée à l'Allied Airborne Force. Avec le temps, le terme

SAS s'impose pour désigner les membres appartenant à l'unité du même nom.

L'organisation au combat du SAS repose sur des modules de trois à cinq hommes parfaitement entraînés et polyvalents. Son succès est sans nul doute lié à sa capacité d'adaptation et à la qualité de l'entraînement, supérieur à celui du reste de l'armée britannique. Commandos, parachutistes, saboteurs, raiders, instructeurs ou encore éclaireurs, ils sont tout à la fois. Moitié commando, moitié parachutiste, le combattant SAS est capable d'effectuer un large éventail de missions et de s'adapter aux différents théâtres d'opération. Au fur et à mesure de l'avancement du conflit et de l'ouverture de nouveaux fronts, les hommes changent mais l'esprit SAS demeure. Il est presque impossible de dresser un portrait type du SAS. Le *Lieutenant* Mayne lui-même le confirme : « J'ai dans la tête une image précise du SAS idéal. Personne ne correspond exactement à cet idéal, mais quand j'observe un homme et que je l'écoute, il faut absolument qu'il s'en rapproche. » En excellente condition physique, le combattant SAS doit aussi posséder un mental à toute épreuve et une bonne dose de témérité. Quelles sont les motivations qui ont présidées à l'engagement au sein du SAS ? Peu d'hommes connaissaient l'unité avant de rejoindre ses rangs, les *Originals* encore moins que les autres, puisqu'ils devaient la créer *ex nihilo*. C'est le goût de l'aventure et la nouveauté de l'arme parachutiste qui ont guidé leur choix. Plus tard, c'est pour répondre à un ordre de leurs supérieurs et non par véritable choix personnel que les parachutistes français ont intégré le L Detachment, dont ils ignoraient tout avant qu'ils ne le rencontrent en Égypte. En août 1942, un *Air Vice Marshal* de la RAF a comparé le SAS à « un ramassis de pittoresques individualistes ». L'apparence négligée, plus ou moins cultivée, des SAS et la proximité entre les hommes du rang et les gradés ont pu choquer. Mais, il ne faut y avoir aucune indiscipline ou faiblesse, bien au contraire. La moindre défaillance ou négligence est sanctionnée. Au combat, les officiers SAS font peu cas des règlements militaires car seul le résultat compte. La hiérarchie est respectée à l'arrière comme en opération, mais la taille réduite de l'unité, la dureté de l'entraînement, la dangerosité et la durée des missions suffisent à expliquer la force de cette fraternité d'arme. On ne naît pas SAS, on le devient.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le Special Air Service effectue 87 missions. L'épopée du SAS est faite de nombreux succès, mais aussi d'échecs, de souffrances et de tragédies. Détermination sans faille, abnégation, courage sont quelques-unes des qualités de ces combattants, fidèles à leur devise : *Qui Ose Gagne !*

CHAPITRE 1

LA GENÈSE

1er septembre 1939, la Wehrmacht franchit la frontière polonaise. Au même moment, au cœur de la chaîne himalayenne, à la frontière entre le Népal et le Tibet, un Écossais de 24 ans s'apprête à gravir le mont Everest. David Stirling est encore un inconnu, quoique son caractère fantasque en fasse une personnalité au sein du clan Fraser of Lovat, une illustre et vieille famille aristocratique écossaise qui s'est ralliée au Prince Charles Édouard lors de la rébellion jacobite de 1745. Du haut de son 1,98 mètre, le jeune homme est loin de passer inaperçu. En dépit de son apparence nonchalante, David est à l'image de ces ancêtres, un homme de tête, énergique, intrépide toujours prêt à s'affranchir des règles pour parvenir à imposer ses vues.

Enfant, le jeune David déborde d'énergie, pratique l'escalade et excelle à la chasse. Le garçon est intelligent mais très dissipé. Il est envoyé en pension dans le collège bénédictin d'Ampleforth dans le comté du Yorkshire, puis intègre le Trinity College de la prestigieuse université de Cambridge pour y suivre un cursus en architecture. Au contraire de ses deux sœurs et de ses trois frères, qui se montrent pondérés et studieux, le jeune homme se détourne des études pour s'adonner à des activités plus ludiques, courses de chevaux et jeux d'argent, au grand dam de son père, le *Brigadier General* Archibald Stirling of Keir, ancien *Deputy Lieutenant* au Parlement, et de sa mère Margaret Mary Fraser, quatrième fille du baron Lovat, treizième du nom. À peine un an après son arrivée au Trinity College, il est renvoyé après avoir reçu vingt-trois blâmes pour indiscipline. Il part à alors Paris étudier le dessin. Mais ce voyage n'étanche pas sa soif d'aventure et, au cours de l'été 1938, David Stirling se fixe un objectif insensé, bien éloigné de la voie universitaire, atteindre le toit du monde, le sommet du mont Everest. Il sait que, pour y parvenir, il doit suivre un long entraînement. Ses parents tentent de le dissuader, mais c'est peine perdue. Le jeune Stirling est trop entêté pour entendre raison. Au cours des deux

années qui suivent, il sillonne les Alpes suisses avant de gagner le Canada qu'il traverse d'Est en Ouest. Il s'y adonne à ses passions sportives et escalade les plus hauts sommets des Montagnes Rocheuses.

C'est alors qu'il a rejoint l'Himalaya que le jeune Stirling est rattrapé par les événements tragiques qui vont embraser l'Europe tout entière. Mis au fait de la situation, David Stirling décide de rallier l'Écosse sans attendre et intègre les Scots Guards où deux de ses frères, Hugh et William, font déjà carrière. Son frère cadet, Peter, travaille à l'ambassade britannique du Caire. Son cousin, Simon Fraser, est quant à lui capitaine des Lovat Scouts. En dépit de sa réputation sulfureuse, David accède au grade de sous-lieutenant de réserve et forme à la pratique du ski les hommes du 5th Battalion. La monotonie de la vie en caserne et la routine de l'instruction finissent par l'insupporter. Enfin, en mai 1940, il part à Chamonix suivre un stage de ski avec un groupe d'hommes qui doit être envoyé en Scandinavie. Stirling est pressé d'en découdre, mais la rapidité avec laquelle l'armée française et ses alliés sont vaincus ne lui permet pas d'être engagé. Il est rapatrié en Grande-Bretagne. La guerre de Stirling n'est pas terminée pour autant. Un soir, dans un bar, il rencontre le *Major* Robert E. Laycock, commandant le No 8 Commando. Pour constituer cette unité nouvellement créée, Laycock a choisi de recruter ses officiers au sein même des régiments de la Garde écossaise. Le *Second Lieutenant* Stirling se porte aussitôt volontaire. Sitôt formée, l'unité gagne le Nord du pays pour y suivre un entraînement très poussé ; les commandos sont en effet appelés à devenir un corps d'élite capable de frappes audacieuses et décisives.

LA MATRICE : LES COMMANDOS

À ce moment précis de la guerre, après avoir terrassé la France en six semaines, la Wehrmacht se prépare à envahir la Grande-Bretagne. La Luftwaffe de Göring est chargée de détruire la Royal Air Force pour permettre à la flotte de débarquement de traverser le Channel sans encombre. Dans l'océan Atlantique, les U-Boote infligent des pertes sévères aux navires marchands ravitaillant la Grande-Bretagne. Les Britanniques doivent s'appuyer sur la Home Fleet et la Royal Air Force pour tenir Hitler en respect car la situation de l'armée de terre est critique. En effet, la British Expeditionary Force (BEF) a réussi à évacuer du continent

225 000 hommes, mais tous les véhicules, le matériel et l'armement lourd ont dû être abandonnés sur les plages de Dunkerque. Le BEF a perdu 68 000 hommes lors de la campagne de France. Les unités traumatisées mettent plusieurs mois à se reconstituer et à se rendre de nouveau opérationnelles.

Pour autant, la population tout entière se prépare à résister à Hitler. Les usines aéronautiques tournent à plein régime pour permettre à la RAF d'endiguer les assauts de la Luftwaffe. Le 14 mai, Anthony Eden, secrétaire d'État à la Guerre, lance sur les ondes un appel à la création d'une milice territoriale pour épauler l'armée régulière dans la défense du pays. Le 23 juillet, 1 300 000 hommes ont rejoint la Home Guard, la garde territoriale. On construit dans l'urgence des ouvrages défensifs le long des côtes et à l'intérieur des terres. Le plan anti-invasion est déclenché.

Conscient de ses faiblesses militaires, le commandement britannique a décidé dès le printemps 1940 de former des unités spécialement entraînées pour mener des raids en territoire ennemi. C'est un officier de la section de recherche de l'état-major général, le *Colonel* Gubbins qui, le premier, a pensé à créer de petites unités commandos, rompues à toutes les formes de combat, capables de mener des opérations de guérilla en territoire ennemi et de maintenir l'adversaire dans un état d'insécurité permanent.

Le 8 juin 1940, sur proposition du chef d'état-major impérial, le Premier ministre Winston Churchill approuve la création de dix unités commandos. Elles sont successivement appelées Guerilla Companies, puis Special Infantry Companies, avant de devenir Independant Companies. Composées de dix troops de 50 hommes chacune, ces unités autonomes et bien équipées doivent être transportées par voie de mer sur le continent pour y effectuer des missions de reconnaissance et de sabotage. Churchill a choisi de donner à ces troupes le nom de *Commandos*, en référence aux Kommandos des Afrikaners qu'il a vus en action lors de la campagne sud-africaine contre les Boers (1899-1902). Ces unités d'une centaine d'hommes opéraient par petits groupes à pied et à cheval, montaient des embuscades et des raids éclair meurtriers contre les positions et les convois de ravitaillement britanniques, avant de s'évanouir dans la nature. Quatre unités commandos sont engagées dès le 13 mai dans la région de Narvik, avec pour mission d'attaquer les lignes de communication allemandes et

d'interrompre le transport du fer suédois. Faute d'effectifs suffisants, l'état-major les utilise comme troupes d'infanterie.

Lorsque les compagnies reviennent en Grande-Bretagne, l'idée de créer une force indépendante a fait son chemin. Le 17 juillet 1940, l'*Admiral* Sir Roger Keyes, un vétéran de la campagne de Gallipoli et du raid contre Zeebruges, est nommé directeur des Combined Operations. Au total, 5 000 hommes doivent être recrutés avant la fin du mois de juillet. Un premier contingent de 500 volontaires de la Territorial Army est en cours d'instruction et 750 autres ont été recrutés parmi les compagnies indépendantes du *Colonel* Gubbins, revenu de Norvège. Ces unités peuvent être engagées seules pour une courte période, mais elles ne sont pas destinées à tenir des positions fixes. À l'automne 1940, plus de 2 000 hommes sont prêts à suivre l'entraînement des commandos. Celui-ci est calqué sur celui des Royal Marines. Ce sont des unités amphibies destinées à combattre aux côtés de la Royal Navy, parfaitement autonomes et capables d'opérer isolément.

Le *Lieutenant Colonel* Dudley Clarke du Royal Artillery pose les principes d'action des unités commandos. Il s'agit d'attaquer l'ennemi par surprise en frappes ponctuelles et dispersées. La réussite de ces frappes repose en premier lieu sur untravail préalable de renseignement. Il faut collecter le maximum d'informations sur l'ennemi en observant les défenses, les matériels, les armes qu'il utilise, et en effectuant des relevés topographiques et géologiques des franges côtières occupées. Dans la mesure du possible, il faut capturer des prisonniers pour les interroger. En second lieu, les objectifs des frappes doivent être choisis afin d'occasionner le maximum de destructions pour affaiblir le potentiel économique et militaire de l'adversaire. Sur le plan psychologique, l'objectif est d'atteindre le moral de l'adversaire en créant un climat d'insécurité sur les côtes des pays occupés.

Le 22 juin 1940, Churchill, impressionné par l'engagement des troupes aéroportées allemandes aux Pays-Bas et en Belgique, demande à son état-major de mettre sur pied une force parachutiste de 5 000 hommes. Dès le mois suivant, les premiers volontaires du No 2 Commando intègrent la *No 1 Parachute Training School* implantée sur la base de la Royal Air Force de Ringway près de Manchester. À la fin du mois de novembre 1940, la première unité parachutiste britannique est fin prête. Le No 11 Special Air

Service Battalion compte 350 officiers et hommes de troupe répartis en 10 troops. Sa structure est calquée sur celle des commandos. Un groupe de vingt-huit parachutistes est envoyé à Malte pour participer à une audacieuse opération dans le Sud de l'Italie qui va permettre de tester le matériel. Dans la nuit du 10 au 11 février, six bombardiers Whitley survolent la région des Pouilles et larguent les commandos parachutistes sans grande précision à 400 pieds d'altitude. Ils ont reçu pour mission de détruire l'aqueduc Apulia, construit à proximité de Tragino, qui alimente en eau potable les grands ports militaires de Tarente, Bari, Brindisi et de nombreuses agglomérations. Une partie de l'ouvrage d'art est détruite à l'explosif, mais les dégâts sont rapidement réparés par les Italiens. Tous les parachutistes sont capturés avant d'avoir pu atteindre la côte où les attend le sous-marin *HMS Triumph*. La mission n'est pas un succès retentissant, mais l'événement vient à point nommé pour soutenir le moral des Britanniques.

LA LAYFORCE

Après avoir fait main basse sur l'Éthiopie en 1936, Mussolini a profité de la défaite de la France et de l'isolement britannique pour mener une politique de conquête agressive sur le continent africain. Hitler a réussi à imposer au Duce de renoncer à ses revendications territoriales sur l'Empire colonial français, mais pas aux possessions britanniques.

Dans la corne de l'Afrique, 100 000 soldats italiens renforcés par 180 000 indigènes placés sous le commandement du duc d'Aoste, le vice-roi d'Éthiopie, sont passés à l'offensive le 14 juillet 1940. Forte de son avantage numérique, l'armée italienne a conquis la Somalie britannique et elle est parvenue aux portes du Soudan et du Kenya. Dépourvues de chars, de canons et d'avions, ses troupes n'ont pourtant pu poursuivre plus en avant. À l'Ouest, les 250 000 hommes massés en Libye sont restés trois mois l'arme au pied, laissant à la Grande-Bretagne le temps d'expédier des hommes, des avions et 150 chars. Le 13 septembre, sur ordre du Comando supremo, Graziani a lancé sa X^{e} armée basée en Cyrénaïque à l'assaut de l'Égypte. Elle a progressé de 90 kilomètres en une semaine, repoussant devant elle les 37 000 Anglais, Néo-Zélandais et Indiens placés sous les ordres du *Lieutenant General* Archibald Wavell, mais le manque de moyens motorisés et l'étirement des lignes de communication ont obligé les Italiens

à s'arrêter à Sidi Barrani, à mi-chemin de la base britannique de Marsah Matrouh.

L'opération Compass permet de reprendre à l'armée italienne les territoires perdus. Le 9 décembre, la petite armée motorisée du général O'Connor, forte de 36 000 hommes, prend Graziani par surprise. Trois divisions sont mises hors de combat presque sans coup férir. Continuant sur leur lancée, les Britanniques pénètrent en Cyrénaïque, s'emparent de Tobrouk le 22 janvier et de Benghazi le 7 février. Les lambeaux de la X^{e} armée italienne refluent le long du ruban de macadam de la *Via Balbia*, la seule route praticable longeant la côte de Tunis à Sollum. En deux mois, l'armée de Wavell parcourt 850 kilomètres, détruit plus de 400 chars et capture 130 000 soldats et 6 000 véhicules. Cependant, Wavell ne donne pas le coup de grâce. Tripoli devant tomber « comme un fruit mûr », O'Connor s'arrête aux portes de la ville avant de voir ses forces amputées de plusieurs divisions, envoyées en Grèce.

Les déboires militaires du Duce en Afrique du Nord ont obligé Hitler à intervenir. Le X. Fliegerkorps de la Luftwaffe est envoyé en urgence en Calabre et en Sicile pour mettre à mal la navigation britannique. Le porte-avions *HMS Illustrious* et les cuirassés *HMS Valiant* et *Warspite* sont endommagés tandis que Malte est bombardée à maintes reprises. Les Britanniques relâchent l'étreinte et deux divisions germano-italiennes en profitent pour forcer le passage vers la Libye. La 5. Leichte Division et la 15. Panzerdivision, embryons de la future Afrikakorps, sont placées sous le commandement du général Erwin Rommel. Ce jeune chef de guerre a déjà fait ses preuves durant la campagne de France. Arrivé le 12 février, il est à pied d'œuvre avant même que ses unités ne soient débarquées. Pressé d'en découdre, Rommel passe outre les conseils de ses supérieurs et lance, le 24 mars, une première attaque victorieuse contre les positions britanniques d'El Agheila. Profitant de l'effet de surprise, il fonce sur Benghazi qui tombe le 4 avril. Les généraux Combe, Neame et O'Connor sont capturés par une colonne motorisée allemande. Les soldats de la 9th Australian Division du *General* Morshead retranchés dans Tobrouk résistent à tous les assauts.

Entretemps, le commandement britannique a décidé d'envoyer des renforts en Égypte afin de protéger ses voies de communication maritime.

Le Middle East Headquarter (MEHQ) dispose de trois commandos levés au Proche-Orient. Le No 51 Commando combat les Italiens en Abyssinie et en Éthiopie. Les No 50 et 52 Commandos, basés à Geneifa, sont prêts à mener des raids contre les bases italiennes installées le long du littoral libyen et dans les îles. Ces unités ont déjà exécuté des missions de reconnaissance et des coups de main ponctuels, mais le MEHQ attend l'arrivéede la Layforce du *Colonel* Laycock composée des No 7, 8 et 11 Commandos pour planifier des opérations de plus grande envergure, notamment l'occupation de l'île de Pantelleria, située entre la Sicile et la Tunisie (opération Workshop), ainsi que celle de Rhodes et des îles du Dodécanèse (opération Cordite). La Layforce a donc embarqué pour le Proche-Orient à la fin du mois de janvier. Le 7 mars, les cargos *HMS Glengyle*, *Glenearn* et *Glenroy* arrivent en Égypte avec à leur bord les hommes de la Layforce. Ils achèvent un long périple maritime qui les a vus franchir le Cap de Bonne-Espérance, contourner la corne de l'Afrique avant de remonter le Canal de Suez. Ils ont échappé aux U-Boote et aux navires corsaires allemands croisant au large de Freetown et dans l'océan Indien. Arrivées à bon port, les trois unités commandos prennent leurs quartiers à Geneifa en attendant d'être engagées. La Layforce est renforcée par l'adjonction des No 50 et 52 Commandos. Elle possède désormais la taille d'une brigade, soit à peu près 2 000 hommes. Par mesure de sécurité, le terme « commando » est occulté. L'unité est donc divisée administrativement en quatre bataillons :

– A Battalion : No 7 Commando du *Lieutenant Colonel* Colvin, DSO
– B Battalion : No 8 Commando du *Lieutenant Colonel* Daly
– C Battalion : No 11 Commando du *Lieutenant Colonel* Pedder
– D Battalion : No 50/52 Commandos du *Lieutenant Colonel* Young, DSO

Malheureusement, la conquête de Rhodes à laquelle la brigade doit prendre part est annulée en raison de la prise de Benghazi par Rommel et du déclenchement de l'invasion de la Grèce. Le MEHQ se contente donc d'employer les commandos comme réserve stratégique pour le reste de l'armée. Les trois navires de transport de la Layforce sont réquisitionnés pour transporter le corps expéditionnaire britannique engagé en Grèce ; seul le *HMS Glengyle* lui sera rétrocédé, les deux autres ayant subi d'importants

dommages. Laycock, rendu amer par le sous-emploi de ses unités, programme des raids le long des côtes ennemies pour maintenir le moral et la combativité de ses hommes. David Stirling, quant à lui, n'hésite pas à se faire porter pâle pour se faire envoyer dans un hôpital militaire du Caire, où il multiplie les virées nocturnes.

Le 14 avril, une conférence importante se déroule à bord du *HMS Warspite*. Les officiers généraux prennent connaissance d'un memorandum de Winston Churchill consacré à la guerre en Méditerranée et préconisant que les lignes de communications de l'Axe soient soumises à des attaques incessantes, pour permettre de reprendre l'ascendant sur l'ennemi et lui infliger des pertes sévères. Dès le lendemain, le quartier général décide d'attaquer le port de Bardia. Les A et C Battalions ainsi que 150 hommes du B Battalion du No 7 Commando sont mobilisés pour l'opération. Le 19 avril 1941, le commando ainsi qu'un détachement blindé embarquent à bord du cargo *HMS Glengyle.* Le croiseur antiaérien *HMS Coventry* et les destroyers *HMAS Waterhen*, *Stuart* et *Voyager* assurent l'escorte et l'appui-feu ; le sous-marin *HMS Triumph* est en charge de l'acheminement des unités de reconnaissance. Dans le courant de la nuit, les chalands accostent sur les plages désertes. Pendant que le No 1 Detachment tient la plage, le No 2 bloque les accès routiers ; les No 3 et 4, sont eux chargés de prendre d'assaut la localité et les concentrations ennemies se trouvant à proximité. Les No 5, 6 et 7 Detachment doivent débarquer sur trois plages proches et mener des opérations de destruction. Les commandos et les chars progressent rapidement vers l'intérieur et atteignent Bardia vide de tout ennemi. Les Britanniques se rendent vite compte que les objectifs qui leur ont été assignés n'ont pas été correctement localisés ou qu'ils n'existent pas. Faute de mieux, les commandos trouvent et détruisent une batterie d'artillerie côtière italienne et un dépôt de ravitaillement. Le raid se solde par la mort d'un officier sous des tirs amis et par la capture de soixante-dix prisonniers.

Les résultats obtenus sont maigres : en réaction à l'opération, le commandement allemand décide de retirer une unité blindée du front pour sécuriser la bande côtière. Ce demi-échec démontre au commandement britannique qu'il obtient des résultats bien plus probants en utilisant ses petites équipes de commandos pour mener des incursions le long des côtes

occupées par l'Axe. Dès le 20 avril, le MEHQ recommande donc une réorganisation des forces commandos déployés au Moyen-Orient.

Après avoir envahi la Grèce, la Wehrmacht décide de s'emparer de la Crête. Située au débouché de la mer Égée, l'île dispose d'aérodromes qui peuvent servir aux Britanniques à bombarder les champs pétrolifères roumains de Ploesti. Pour les forces de l'Axe, son contrôle permettrait de fermer l'accès à la Méditerranée orientale et d'assurer une meilleure protection aux convois ralliant la Libye. Elle deviendrait ainsi une base avancée pour de nouvelles conquêtes. Le 25 avril 1941, Hitler ordonne donc l'opération Merkur. La présence de la Royal Navy interdisant tout débarquement, le haut commandement allemand décide d'acheminer ses troupes par la voie des airs. Du côté britannique, le commandement est informé des intentions de son adversaire grâce à Ultra. La 8th British Army manquant cruellement de soldats, la Layforce en est réduite à servir de réserve, ses trois commandos sont utilisés comme simples bataillons d'infanterie. L'invasion de la Crête va toutefois permettre aux commandos de se mesurer à la 7. Flieger Division de Student et à la 5. Gebirgsjäger-Division du *Generalmajor* Ringel, deux divisions d'élite.

Après une intense campagne de bombardement, le 20 mai à l'aube, les parachutistes allemands sautent aux abords de Malème et de la Canée. Ils sont cloués sur place par le feu meurtrier des combattants néo-zélandais qui leur infligent des pertes sévères. La deuxième vague, larguée en début d'après-midi sur Héraklion et Réthymnon, subit le même sort. Les parachutistes allemands restent sur la défensive, mais l'arrivée de renforts le lendemain leur permet de se rendre maîtres de l'aérodrome de Malème. Sans attendre, les Junkers 52, qui transportent le matériel lourd, et les Gebirgsjäger atterrissent sur les pistes balayées par les tirs d'artillerie. Dans la nuit, un convoi maritime est partiellement détruit par la Royal Navy, mais les Allemands progressent vers l'Est en repoussant les contre-attaques, tandis que la fatigue et les bombardements ont raison de la combativité des défenseurs. Le 26 mai, Freyberg avertit Wavell que sa position est devenue intenable. Tandis que les combats se poursuivent autour de Réthymnon et d'Héraklion, le gros de la Creforce se replie à travers les montagnes vers la côte sud afin d'être évacué.

Le C Battalion de la Layforce est dépêché en renfort de la garnison à Chypre pour s'opposer à une éventuelle invasion. Les A (No 7 Commando) et D Battalions (No 50 et 52 Commandos) débarquent dans la baie de Sude la nuit suivante pour protéger le réembarquement. Délestés de leur matériel lourd, les commandos établissent des positions défensives le long de la route principale menant au petit port de pêche de Sfakia. Ils subissent les attaques en piqué des Stukas. Appuyés par deux bataillons australiens et la 5th New Zealand Brigade, ils livrent de durs combats d'arrière-garde contre un ennemi qui ne cesse d'accentuer sa pression. Les Gebirgsjäger de Ringel commencent à franchir les hauteurs surplombant la plaine côtière. La majeure partie du A Battalion se retrouve isolée au Nord de Stilos, tandis que l'autre bataillon réussit à effectuer un repli défensif sur Babali Hani.

Le 28 mai à l'aube, le détachement de la Layforce et un bataillon maori subissent un assaut en règle. La G Troop du *Lieutenant* Nicholls déloge à la baïonnette une force adverse menaçant son flanc et repousse deux contre-attaques consécutives. Le QG de Laycock est attaqué. Les commandos insuffisamment armés et mal préparés pour ce type de combats ont le plus grand mal à tenir leurs positions.

Sur la côte, la Royal Navy recueille des milliers de combattants éreintés malgré la menace constante qu'exerce la Luftwaffe. Le 31 mai, les commandos et les *Aussies* à court de munitions, de vivres et d'eau, décrochent et embarquent à bord des derniers navires. Sur les 800 commandos engagés, 23 officiers et 156 hommes de troupe réussissent à quitter l'île.

Wavell se prépare à intervenir en Syrie sous la pression de Churchill. En effet, les Allemands ont obtenu du gouvernement de Vichy la livraison d'armes stockées au Levant par les commissions d'armistice et l'utilisation par la Luftwaffe des aérodromes syriens. Le général Dentz, haut-commissaire de Vichy et commandant en chef des forces du Levant, dispose de 30 000 hommes. Le No 8 Commando, resté en Égypte, est mis en état d'alerte. David Stirling rejoint son unité, mais au retour d'un entraînement de nuit, il se blesse malencontreusement à l'œil en trébuchant sur le hauban de sa tente. L'incident est bénin mais non sans conséquences, puisque sa hiérarchie le soupçonne d'automutilation pour éviter les combats. Il faut une enquête pour blanchir le jeune officier.

Le C Battalion du *Lieutenant Colonel* Richard Pedder (No 11 Commando) quitte l'île de Chypre à bord du *HMS Glengyle* dans la nuit du 7 juin 1941. Il a pour mission de débarquer au nord de la rivière Litani, près de Kafr Bada, et de s'emparer du pont de Qasmiye avant que ses défenseurs ne fassent sauter les charges. Cette action doit permettre à la 21st Australian Infantry Brigade de progresser vers le Nord du pays. Sitôt arrivés sur la plage, les commandos sont scindés en trois détachements. Le *Captain* More, le *Lieutenant Colonel* Richard Pedder et le *Major* Keyes se mettent en route avec leurs groupes de combat. Aucune opposition ne se manifeste, mais Keyes, qui occupe le flanc droit, se rend rapidement compte qu'ils ont été débarqués sur la mauvaise rive de la Litani. Le *Lieutenant Colonel* Pedder et ses hommes sont les premiers engagés par les tirailleurs algériens assurant la garde du pont. L'officier est mortellement atteint et plusieurs hommes sont blessés. Emmenés par un sous-officier, les commandos contre-attaquent et s'infiltrent dans le dispositif défensif français. Sur leur flanc gauche, le troisième détachement capture plusieurs pièces d'artillerie et leurs servants. Une fois la surprise passée, les Français se réorganisent. Les combats sont de plus en plus violents, les Britanniques étant bientôt pris à partie par des tirs de mortiers et d'artillerie. Pendant ce temps, le *Major* Keyes parvient à entrer en contact avec un bataillon australien qui s'apprête à traverser la rivière à l'aide d'une embarcation. Plusieurs voyages sont nécessaires pour transférer le détachement britannique sur la rive nord. Keyes peut enfin lancer l'assaut contre la position française qui cède en début d'après-midi. Le pont tombe intact aux mains du No 11 Commando. Cent vingt hommes ont été mis hors de combat, soit un quart de l'effectif de départ.

La nuit suivante, le *General* Wilson pénètre en Syrie à la tête de 20 000 hommes, dont 5 000 Français libres. Progressant le long du littoral sous la protection des canons de la Royal Navy, ils se voient opposer une résistance inattendue de la part des troupes du général Dentz. Les Franco-britanniques marquent le pas. Si Damas tombe le 21 juin, les combats se poursuivent dans Palmyre et autour de Beyrouth, obligeant Wavell à faire parvenir des renforts d'Inde et d'Égypte. Privé du soutien de la métropole, Dentz est autorisé à négocier un armistice qui est conclu le 12 juillet à Saint-Jean-d'Acre.

Sur le front libyen, l'opération Brevity, lancée le 15 mai, a permis de prendre Halfaya, Sollum et Fort Capuzzo, mais Rommel les a repris dans la foulée et poussé son avance jusqu'à la passe stratégique d'Halfaya. Sous la pression de Churchill, Wavell lance dans la hâte une nouvelle contre-offensive, Battle Axe, pour dégager Tobrouk. La ville, dotée du seul port en eaux profondes situé entre Tunis et Alexandrie et d'une usine de distillation d'eau douce, est d'une importance logistique vitale. Depuis la mi-avril, la garnison de 36 000 hommes ravitaillée par mer tient tête à quatre divisions germano-italiennes. Les troupes britanniques connaissent quelques succès initiaux, mais elles finissent par se heurter aux positions défensives érigées par Rommel. Le « renard du désert » donne une magistrale leçon défensive à ses adversaires qui perdent plus de la moitié de leurs chars dès le premier jour et doivent faire face à plusieurs contre-attaques les jours suivants. Le 17 juin, trois jours après le début de l'attaque, ils se replient juste avant d'être encerclés.

Un petit détachement du No 8 Commando, composé de 5 officiers et 70 hommes, est envoyé à Tobrouk pour lancer des raids nocturnes. Dans la nuit du 17 au 18 juillet, les commandos mènent une action contre une position italienne établie sur deux collines proches l'une de l'autre. Depuis ces hauteurs, l'ennemi domine les positions tenues par les troupes indiennes. Le groupe mené par le *Captain* Kealy doit profiter de l'obscurité pour contourner le dispositif adverse et s'infiltrer sans se faire repérer près du poste de commandement ennemi. Les quarante-trois commandos sont accompagnés par quelques sapeurs australiens chargés de détruire les dépôts de munitions et les mortiers. À une heure du matin, les assaillants, pourvus d'un armement léger et de chaussures à semelles de caoutchouc, s'immiscent dans les défenses ennemies. L'opération de diversion menée par le 18th Indian Corps leur permet de s'approcher à une trentaine de mètres des deux collines et de lancer leur attaque. Une fois les destructions réalisées, les assaillants rejoignent leurs lignes, échappant de justesse aux tirs de barrage déclenchés par les Italiens. L'opération leur a coûté un mort et quatre blessés.

MENACES SUR LES COMMANDOS

Ces maigres résultats ne justifient pas les moyens que le MEHQ alloue à la Layforce. Nombre d'officiers supérieurs la perçoivent comme un luxe dispendieux. La brigade est confinée sur sa base et son démantèlement semble imminent, mais l'esprit commando est vivace. Face aux décisions d'état-major, l'initiative personnelle de quelques hommes pourrait sauver les commandos en les dotant de nouvelles tactiques mieux adaptées au théâtre méditerranéen.

Convaincus que deux hommes suffisent à jeter le trouble et la confusion dans les rangs ennemis, les commandos George Jellicoe et Carol Mather mènent ainsi des raids nocturnes contre les aérodromes germano-italiens proches de Tobrouk. À trois reprises, ils utilisent une embarcation biplace pour gagner le rivage puis poursuivent à pied jusqu'à leurs objectifs. La Special Boat Section (SBS) basée à Alexandrie mène également plusieurs opérations de sauvetage et de sabotage en Crête et en Sicile.

Comme tous les hommes du B Battalion, le *Second Lieutenant* Stirling attend avec impatience d'être envoyé au combat. Sa rencontre avec Jock Lewes, un officier versé dans les Welsh Guards arborant les mêmes galons que lui, va être déterminante pour la suite des événements. Ce sujet australien a étudié en Angleterre, à l'université d'Oxford, où il a dirigé de main de maître le club d'aviron. Lewes est convaincu que de petites équipes de parachutistes peuvent être utilisées contre des bases de l'Axe. Par le plus grand hasard, il découvre sur un aérodrome de la Royal Air Force un lot d'une cinquantaine de parachutes destinés à être expédié en Inde pour équiper une future unité aéroportée. Laycock autorise ses subordonnés à former une petite section pour expérimenter ce nouveau mode de projection.

Stirling, Lewes et quatre autres commandos se rendent donc au QG de la RAF près de Fouka et persuadent un officier de les laisser sauter, alors qu'ils n'ont suivi aucune formation. Un vieil appareil de transport Vickers Valentia du 216 Squadron est mis à leur disposition. L'avion n'est pas équipé pour larguer des parachutes ; les *logbooks* n'ont pas été vérifiés de longue date. Pour s'assurer du bon fonctionnement du matériel, les six hommes confectionnent un mannequin avec des sacs en toile de jute et des piquets de tente et le larguent en vol. Le parachute s'ouvre à la perfection. Le lendemain, la fine équipe embarque dans l'appareil qui doit acheminer le

courrier. Alors que soleil commence à décliner, les intrépides commandos arrivent en vue de l'aérodrome ; ils enfilent leur parachute, attachent les sangles d'ouverture aux sièges et se jettent dans le vide l'un après l'autre, à l'exception du Private Evans. Stirling, dont la voilure a été endommagée en se prenant dans la queue de l'appareil, file vers le sol sous les regards inquiets de ses camarades. Les atterrissages de Lewes et de Davies sont des modèles du genre, mais les réceptions au sol de leurs camarades sont moins heureuses. D'Arcy, l'Irlandais du groupe, souffre de quelques contusions sans gravité, tout comme le *Sergeant* Storrie, mais le choc a été plus violent pour Stirling. L'officier gît sur le sol, paralysé. À l'hôpital militaire écossais d'Alexandrie, le diagnostic est des plus pessimistes. L'officier a perdu l'usage de ses jambes et la colonne vertébrale semble avoir été touchée. Les médecins craignent le pire, mais au bout d'une semaine, le casse-cou retrouve des sensations.

De retour au Caire, Laycock est averti de la prochaine dissolution de la Special Service Brigade. Le contingent doit être reversé dans l'infanterie, à l'exception du B Battalion qui se voit proposer soit de rejoindre la No 204 Military Mission (Tulip Force) chargée d'instruire l'armée nationaliste chinoise, soit de grossir les rangs du Long Range Desert Group (LRDG). Pourtant, après s'être entretenu avec Laycock, le Premier Ministre britannique exige, dans une note adressée au MEHQ, qu'une force commando soit reconstituée au Moyen-Orient. Cette fois, le *General* Laycock est placé directement sous l'autorité de l'*Admiral* Cunningham, commandant en chef de la Mediterranean Fleet.

Stirling suit tout cela depuis son lit d'hôpital. Sa convalescence dure deux longs mois, de juin à juillet, une éternité pour un homme qui a l'inaction en horreur. Il met toutefois ce temps libre à profit pour réfléchir à la meilleure manière d'utiliser les forces commandos en milieu désertique. En dépit de son accident, l'emploi du parachute semble prometteur et ouvre de nouvelles perspectives. Il a pu constater l'efficacité de cette nouvelle force de projection qu'est l'arme aéroportée. En Hollande, en Norvège et en Belgique, les Fallschirmjäger ont fait montre de beaucoup d'audace. Si l'invasion de la Crête s'est avérée plus hasardeuse, c'est qu'ils n'ont pas bénéficié de l'effet de surprise indispensable pour mener ce type d'opération. Paradoxalement, l'opération Merkur, en dépit des pertes subies, a démontré aux Alliés l'efficacité que l'on pouvait attendre de cette

nouvelle arme. Ces réflexions trouvent un écho inattendu dans l'action du *Lieutenant Colonel* Dudley Clarke. Transféré au Moyen-Orient à la demande de Wavell pour superviser l'action des commandos, il est également chargé d'une mission secrète visant à de mystifier le commandement adverse en lui faisant croire qu'une force aéroportée est stationnée en Égypte. Ne disposant d'aucune troupe parachutiste sur place, il décide de créer une brigade fantôme, appelée K Detachment Special Air Service Brigade. Tout est fait pour lui donner une existence réelle. De faux planeurs sont fabriqués et parqués sur différents aérodromes pour abuser les agents et les pilotes de reconnaissance ennemis. Des poupées-leurres sont larguées par la A Force. Le 2 février 1941, le journal *Parade* accrédite la présence de parachutistes au Moyen-Orient en publiant des photos de soldats abyssiniens équipés de parachutes sur la base d'Heliopolis. La diffusion de documents tronqués et des indiscrétions viennent renforcer le subterfuge. La rumeur de la création d'une unité parachutiste au Moyen-Orient parvient aux oreilles de David Stirling, qui s'en empare.

DE L'USAGE AÉROPORTÉ DES COMMANDOS

Stirling est convaincu que l'action commando, correctement repensée, peut être efficace au Moyen-Orient. C'est la position qu'il défend dans un mémorandum intitulé « Pour le maintien de quelques unités des services spéciaux aéroportées. »

La Libye est un théâtre d'opération très particulier qui impose de redéfinir l'emploi et les objectifs des unités commandos. Le territoire qui s'étend des frontières occidentales de la Libye à l'Égypte est occupé par un désert de sable (erg) et de rocailles (reg) entrecoupé de massifs rocheux, de plateaux calcaires et d'oueds. Ces terres où l'eau se révèle être plus précieuse que l'or sont particulièrement inhospitalières. L'absence de repères visuels rend l'orientation problématique, même si la cartographie est un domaine où les Britanniques excellent. Les voies de communication sont rares. Quelques pistes de médiocre qualité permettent aux véhicules motorisés de rejoindre les oasis, mais le sable et les rocailles mettent à mal les organes mécaniques et les pneumatiques. La grande mer de sable qui s'étend sur plus de 1 000 kilomètres d'Est en Ouest et 250 kilomètres du Nord au Sud constitue une zone très aride et pratiquement inaccessible. Les

grandes étendues désertiques peuvent sembler plus praticables, mais elles recèlent des pièges insoupçonnés, tels que les Fesch, des étendues de sable mou où les véhicules s'enlisent et se perdent.

Délimitée au Nord par le trait de côte et au Sud par le désert, l'étroite plaine littorale est parcourue par une unique route bitumée. Le littoral est bordé de falaises et les ports sont rares (Benghazi, Bardia, Derna, Tobrouk). Derrière le cordon dunaire côtier se trouvent des marais salins, appelés Sebchen, le plus souvent asséchés. Cette zone sert souvent de lieu de bivouac pour les troupes. Au-delà, le terrain onduleux constitué de dunes basses, avec de longues arêtes oscillant entre quatre et vingt mètres de hauteur, prédomine, mais laisse place à des falaises et des ravins abrupts dans les secteurs de Tobrouk, Bardia et Sollum et à des défilés naturels à Derna et dans la passe de Halfaya, près de la frontière entre la Libye et l'Égypte.

Dans cet environnement extrêmement hostile, les armées en présence doivent déployer d'importants moyens logistiques pour maintenir le matériel en état et assurer l'approvisionnement des troupes combattantes en vivres, en eau, en munitions et en carburant. Sur le plan stratégique, passes, oasis et villes côtières deviennent des objectifs militaires de première importance. Mais sur le plan tactique, les difficultés s'accumulent. Par temps sec, les progressions des véhicules soulèvent des nuages de poussières très denses discernables à des kilomètres. L'engagement d'une troupe nombreuse d'environ 200 hommes lourdement équipés contre un seul objectif interdit tout effet de surprise. De la même manière, l'acheminement des commandos par voie maritime expose les navires de surface à des risques inconsidérés pour des résultats plus qu'improbables. Or chaque navire compte et la Royal Navy n'a pas les moyens d'affecter des bâtiments de transport et d'escorte à la Layforce.

Aux yeux de l'officier écossais, une unité spécialement entraînée doit être mise sur pied. Effectif réduit, souplesse d'emploi, autonomie et jouer de l'effet de surprise sont les notions essentielles qui doivent permettre à cette unité d'un nouveau genre de mener à bien des missions périlleuses mais cruciales pour la poursuite de la guerre en Afrique du Nord.

Pour cela, il entend utiliser des groupes de cinq hommes parfaitement entraînés, or les commandos et les forces aéroportées ne possédaient pas de module de base inférieur à huit ou dix hommes. Ces équipes seront rompues

aux opérations de sabotage et devront être capables de s'adapter à toutes les situations, même les plus imprévisibles. Avec une unité de 200 hommes correctement sélectionnés, entraînés, équipés et organisés, il se fait fort d'attaquer une trentaine d'objectifs simultanément au cours d'une même nuit et envisage 25 % de réussite. Leur but : détruire des véhicules et des avions en grand nombre sur les arrières de l'ennemi. Il s'agit de mener une guerre de harcèlement, d'embuscades, de coups de main selon la tactique du *Hit and Run*. Ces coups de mains audacieux menés de nuit doivent semer le désordre et peser lourdement sur la logistique de l'adversaire en lui infligeant des destructions importantes, diminuant d'autant ses capacités offensives. Stirling prône avec vigueur une stratégie résolument offensive contre les aérodromes, les dépôts, les lignes de communication ou encore les quartiers généraux ennemis – autant de positions installées très en arrière du front, le long de la côte libyenne, et donc particulièrement vulnérables.

À la différence des commandos qui sont essentiellement véhiculés par bateau, ces hommes devront pouvoir arriver sur zone par voie maritime, au moyen de sous-marins ou de vedettes rapides ; par voie terrestre en pénétrant à pied ou à l'aide de véhicules ; par voie aérienne au moyen de parachutes. Ils doivent être formés en conséquence. « Si, pour une opération donnée, un sous-groupe doit être largué par parachute, son entraînement doit lui permettre de sauter de n'importe quel modèle d'avion immédiatement disponible sans aucune modification de l'appareil. Si l'acheminement se fait par mer, le sous-groupe doit pouvoir être transporté soir par sous-marin, soir par caïque et doit connaitre l'utilisation des canots gonflables. Si l'opération a lieu par voie terrestre, l'unité doit être en mesure soit de s'infiltrer à pied soit d'être transportée par le Long Range Desert Group ».

Dernier point important, l'unité doit jouir d'une certaine indépendance et autonomie d'action. Elle doit ainsi « être responsable de son entraînement et de ses plans d'opération, et par conséquent, le chef de l'unité doit être directement rattaché au commandement en chef. » Pour échapper à la lourdeur bureaucratique des états-majors, Stirling souhaite dépendre uniquement du commandant en chef du théâtre d'opération du Moyen-Orient (MEHQ), à savoir le *General* Claude Auchinleck. Ce dernier

a été nommé en lieu et place d'Archibald Wavell en disgrâce aux Indes après l'échec de l'opération Brevity.

La première opération, de grand style, qu'il planifie porte sur cinq aérodromes de Tmimi et de Gazala. Largués à une distance respectable de leurs objectifs, les groupes marcheront en direction de leurs objectifs et placeront des bombes munies de retardateurs sur les appareils avant de gagner les lieux de rendez-vous avec le LRDG.

UN COUP DE POKER

Auchinleck est pressé par Churchill, qui désire le lancement d'une vaste offensive, mais celui que l'on surnomme *The Auk* entend mener les opérations à sa guise. Il veut réorganiser, entraîner et rééquiper ses divisions avant de lancer une opération de grande envergure. En ces temps particulièrement difficiles, l'armée britannique ne peut se permettre de disperser ses maigres effectifs. Les besoins humains de Stirling en hommes sont un argument de plus pour convaincre l'état-major du bien-fondé de son entreprise. Si ses idées sont claires, il lui faut encore persuader le haut commandement. Le *Second Lieutenant* n'entend pas respecter le protocole habituel, ni même la chaîne de commandement.

Sitôt sorti du Scottish General Hospital du Caire, il se rend à l'état-major général, armé de ses seules béquilles. En l'absence de laissez-passer, les soldats en faction au poste de garde refusent de le laisser entrer. Il tente de les amadouer sans succès. L'officier tourne les talons et commence à s'éloigner, lorsqu'un véhicule se présente à l'entrée pour le contrôle. Profitant de cette diversion providentielle, Stirling repère une brèche dans le grillage, pose ses béquilles et se faufile à l'intérieur de l'enceinte en dépit de sa grande taille. Il se dirige en boitant vers les bâtiments lorsque le garde le repère et l'interpelle. L'officier accélère le pas et s'engouffre dans le premier bâtiment pour échapper au soldat lancé à sa poursuite. Il pénètre brutalement dans le bureau du *Major* Smith, très irrité de cette intrusion inopinée. Stirling lui explique succinctement son projet mais son interlocuteur, qui a été son instructeur lors de son passage dans la Garde écossaise, l'éconduit d'un ton menaçant. Il faut dire que Stirling était loin d'avoir été une recrue attentive à ses cours. Au même moment, le téléphone retentit. Il s'agit du poste de garde qui informe le personnel des bureaux de

l'intrusion. Stirling tente sa chance dans un autre bureau. Cette fois, il se trouve nez à nez avec le *General* Neil Ritchie, le chef d'état-major d'Auchinleck. Sans hésiter, le jeune officier lui explique la raison de sa présence et lui tend son memorandum. Ritchie parcourt le document à plusieurs reprises pendant une dizaine de minutes sans sourciller et annonce à son visiteur que ce projet correspond exactement à l'attente du commandant en chef. Il décide de lui en faire part rapidement. Pour les deux officiers généraux, une unité de cet acabit pourra être utilisée dans le cadre des préparatifs de la grande offensive qui sera déclenchée dans quelques mois. Deux jours plus tard, il est de nouveau convoqué par Auchinleck qui lui apprend que son plan a été retenu et qu'il est promu au rang de capitaine. Il est autorisé à recruter soixante hommes et six officiers. L'unité aéroportée fantôme de Dudley Clarke est donc devenue une réalité à travers la création du L Detachment du Special Air Service. L'unité est placée directement sous l'autorité du commandement en chef, ce qui n'est pas sans heurter certains officiers supérieurs qui voient d'un mauvais œil une unité combattante jouir d'une telle liberté d'action.

La création du L Detachment est une bataille en soi, ce qui n'est pas pour déplaire au *Captain* David Stirling. À l'instar du *Major* Smith, des officiers conservateurs du MEHQ juge cette unité excentrique et inutile. Ils se montrent fort peu coopératifs et les services de l'Intendance fournissent à Stirling très peu de matériel. Il faut dire que l'armée du Moyen-Orient fait feu de tout bois et que l'approvisionnement de l'armée britannique est précaire compte tenu du harcèlement des convois par les forces de l'Axe en Méditerranée. Le Special Operation Executive, connu sous le nom de GR au Moyen-Orient, demande que le L Detachment soit placé sous son autorité dans la mesure où la conception des opérations menées derrière les lignes ennemies lui incombe. Cependant, le L Detachment refuse de se soumettre.

Stirling décide de recruter les membres de son unité sans attendre. Il n'a pas à chercher très loin. En effet, des centaines de commandos de la Layforce se morfondent au Moyen-Orient. Le moral de ces hommes très bien entraînés, mais mal employés dans les divisions engagées en Afrique du Nord ou dans leurs unités d'origine, est sur le point de s'effondrer. Laycock a déjà alerté l'état-major d'Auchinleck de cette situation inquiétante. Ce dernier autorise Stirling à puiser dans ce vivier. En premier

lieu, il se met en quête d'anciens officiers de la Layforce. Il se rend à Tobrouk auprès du *Second Lieutnant* Jock Lewes. Ce dernier s'est illustré en menant de brillants raids nocturnes contre les lignes germano-italiennes ceinturant la ville portuaire. Il n'a pas échappé au patron des SAS que, sous ses airs d'éternel étudiant, Lewes cache un fort tempérament et un brillant esprit. Il a déjà fait ses preuves au combat, ce qui en fait l'officier idéal pour organiser le camp d'instruction. L'entreprise de Stirling comporte de multiples zones d'ombre, mais Lewes se laisse finalement convaincre.

Stirling se rend ensuite au camp de Geneifa, où sont rassemblés les membres des No 8 et 11 Commandos en attente de leur ordre de mutation. Les hommes, réunis sous une tente, écoutent l'officier leur expliquer son projet et proposer de le rejoindre. Le capitaine soumet chaque candidat à une batterie de questions avant de le sélectionner. Il choisit les hommes en fonction de leur capacité physique, leur mordant et leur motivation, mais ils doivent également posséder une grande faculté d'adaptation, de l'initiative et un bon niveau intellectuel. Les sous-officiers Bennett, Cooper, Lilley, Rose, Riley rejoignent ainsi les SAS.

Les officiers sont choisis avec plus de soin encore. Stirling s'attache ainsi les services d'un officier prometteur, mais dont l'état-major ne sait que faire en raison de ses nombreux débordements. De profil très différent de celui de Lewes, le *Lieutenant* Blair Mayne, un Irlandais, est un ancien international de rugby et champion universitaire de boxe en catégorie poids lourd. Ce sportif émérite a suivi en parallèle de brillantes études en droit à l'université Queens de Belfast avant d'intégrer la 5th Light Anti-Aircraft Battery SR (Supplementary Reserve) au déclenchement du conflit. Le jeune homme en quête d'action rejoint ensuite le Royal Ulster Rifles Regiment puis le Cameronians Regiment avant d'intégrer le No 11 Commando. Celui que l'on surnomme affectueusement Paddy a démontré ses qualités de meneur en participant au raid de la rivière Litani en Syrie, en juin 1941. Très calme au premier abord, cette force de la nature a un penchant immodéré pour l'action, la routine et la monotonie l'insupportent au plus haut point. Capable d'accès de colère redoutables, l'homme est lunatique. De plus, son moral est fluctuant. Le bon camarade peut se métamorphoser en homme sombre et taciturne, noyant son désespoir dans l'alcool et la violence.

Lorsqu'il rencontre Stirling, Mayne est en attente d'une réponse à sa demande de mutation en Extrême-Orient pour enseigner les techniques de guérilla à l'armée nationaliste chinoise. Il est également aux arrêts de rigueur pour avoir frappé au mess son supérieur, le *Lieutenant Colonel* Geoffrey Charles Tasker Keyes. Paddy se laisse gagner par un certain scepticisme en écoutant son vis-à-vis, de plusieurs années son cadet. Il doute de ses capacités à s'imposer, mais il ne peut résister à l'opportunité qui lui est offerte de combattre de nouveau. Il accepte finalement de rejoindre le détachement du Special Air Service. Mayne recommande un autre officier du No 11 Commando qui est alors stationné à Chypre, Eoin McGonigal, un Irlandais comme lui. Des émissaires sont envoyés sur place.

Le *Lieutenant* Charles Bonnington, qui a quitté femme et enfant pour partir en Australie, Peter Thomas et l'Écossais Bill Fraser, qui a également opéré en Syrie sont recrutés par Stirling en Égypte dans le courant du mois d'août 1941.

CHAPITRE 2

LE L DETACHMENT EN LIBYE

KABRIT

Le L Detachment dispose d'une relative autonomie et peut opérer isolément des autres unités. La qualité de l'entraînement doit permettre aux hommes de se surpasser et faire face aux situations les plus critiques, mais c'est aussi un outil de sélection impitoyable. La condition physique doit être irréprochable, mais la force mentale est la véritable clé de la réussite et de la survie en milieu hostile.

Le site choisi pour installer le camp d'entraînement se trouve à Kabrit, sur le grand Lac Amer à 160 kilomètres du Caire, non loin du canal de Suez. Des troupes venues des quatre coins du Commonwealth sont stationnés dans des camps aux alentours. Après un long trajet, les camions transportant le L Detachment stoppent au milieu du désert. Les hommes ne trouvent en guise de camp que deux tentes et un chapiteau battu par un violent vent de sable. Avec son flegme habituel, le *Lieutenant* Stirling leur donne pour première tâche de construire leur camp. Sans attendre, le *Quarter Master Sergeant* de la compagnie distribue les toiles enroulées, les piquets, les pelles et les pioches. Les hommes rechignent à la tâche, mais finissent par s'exécuter.

À la tombée de la nuit, douze hommes et un sous-officier montent dans un camion pour se rendre dans un grand camp distant de deux kilomètres. Des militaires indiens, australiens et britanniques y séjournent, mais la partie réservée aux troupes néo-zélandaises est déserte, ces derniers se trouvant encore sur le front. Après avoir passé sans encombre le poste de garde, les commandos se dirigent vers les tentes inoccupées. Après une rapide reconnaissance, les visiteurs dérobent dans l'obscurité et dans le plus grand silence des tentes, des tables, des chaises, des lits, de la nourriture, des ustensiles de cuisine et de la vaisselle. Le piano du mess n'échappe pas à la razzia des commandos. Le camion effectue quatre allers et retours sans

éveiller l'attention des sentinelles, ni même celle de la police militaire. De la même manière, ils dérobent des briques sur une base de la Royal Air Force pour construire leur réfectoire. Stirling passe quant à lui beaucoup de temps au Caire pour résoudre les problèmes logistiques et mettre au point les futures opérations.

Entretemps, la formation a commencé. Les hommes ont été choisis sur recommandation ou après un simple entretien. Aucun test physique n'a été effectué, mais la majorité a une forme physique au-dessus de la moyenne. Les plus faibles lâchent d'ailleurs prise au cours des premières semaines d'entraînement. Beaucoup ont suivi les cours d'instruction des Scots Guards et la formation propres aux commandos, mais les méthodes d'entraînement spécifiques au Special Air Service, mises au point par le *Lieutenant* Lewes, font presque passer ces entraînements pour une sinécure. Lewes pousse les soldats au-delà de leurs limites en multipliant les exercices les plus pénibles ; il veut les familiariser avec un environnement particulièrement hostile. De nuit comme de jour, les hommes doivent effectuer un cross et une marche éreintante d'une vingtaine de kilomètres sous un soleil brûlant à travers le désert avec des sacs remplis de pierres numérotées pour éviter que certains n'allègent leur fardeau. De temps à autre, ils effectuent des raids de quatre-vingts kilomètres.

Si la préparation physique est poussée, la préparation mentale est aussi très importante. La sélection est impitoyable et les soldats qui échouent sont renvoyés dans leurs unités d'origine. Stirling impose une stricte discipline à l'image de celle qu'il a connue chez les Scots Guards, même si les méthodes punitives sont quelque peu éloignées des pratiques traditionnelles. Le *Lieutenant* Mayne se fait fort d'inculquer le sens de la discipline aux esprits récalcitrants, qui doivent l'affronter à la boxe. Les plus solides tiennent quelques *rounds* seulement contre ce boxeur catégorie poids lourd. Une fois, la correction infligée, l'ardoise est effacée.

L'objectif est de faire de ces hommes des combattants autonomes, capables de s'adapter à n'importe quelle situation et dans n'importe quelle condition. Les techniques de survie leur sont enseignées : résistance à l'inconfort, à la fatigue, à la faim ou à la soif ; capacité à s'orienter et à naviguer de jour comme de nuit dans le désert. Les hommes ne sont pas autorisés à partager leur ration d'eau, ni à la boire sans en avoir reçu la permission. Ceux qui ne parviennent pas à respecter la consigne et

remplissent leur gourde avec du sable pour tromper Lewes, mais les contenants sont vérifiés à la fin des exercices et le subterfuge est rapidement découvert. Ils sont également formés à la lecture des cartes, à l'utilisation de la boussole, du compas solaire ou encore à la navigation astronomique. Ils mémorisent les coordonnées des points géographiques essentiels avant de partir en mission, de manière à ne pas être dépendants d'un carnet ou d'une note. Une formation médicale leur est prodiguée afin de pouvoir soigner les blessés, voire pratiquer une amputation si nécessaire. Les missions devant se dérouler de nuit, les hommes s'entraînent de jour avec les yeux bandés pour que les instructeurs puissent les évaluer correctement et les corriger si nécessaire.

Sur le plan de l'équipement, les hommes reçoivent une formation en mécanique et apprennent à utiliser et réparer le matériel de transmission radio. Une attention toute particulière est apportée au maniement des armes. Les SAS apprennent ainsi à tirer et à démonter les armes en dotation au sein de l'armée britannique comme le FM Bren, le fusil Lee Enfield, les pistolets mitrailleurs Sten ou Tommy gun, mais également celles utilisées par les forces de l'Axe car ils peuvent être amenés à les utiliser en opération. Le pistolet-mitrailleur Beretta MAB 1938A et le Maschinepistole 38/40 n'ont plus aucun secret pour eux et sont de loin les plus appréciés. Les recrues passent beaucoup de temps sur le parcours du combattant et sur le champ de tir. Lewes enseigne et perfectionne l'art de l'embuscade et de la furtivité. Les hommes marchent de nuit et se reposent le jour. La réussite des opérations et la survie des hommes dépendent de la discrétion des groupes SAS. Les hommes doivent apprendre à se montrer implacables envers leurs ennemis.

Lewes doit aussi élaborer le programme d'entraînement visant à faire des commandos des parachutistes. Stirling met un point d'honneur à ce que tous les hommes soient brevetés, ce qui nécessite de cumuler six sauts. Or le L Detachment du Special Air Service est pionnier en son domaine. En l'absence de structure appropriée au Moyen-Orient, Stirling envoie un courrier au centre de formation de Ringway pour que des instructeurs de saut lui soient envoyés, en vain. Qu'à cela ne tienne, l'entraînement s'organise avec les moyens du bord. Des plates-formes et des tours de saut de 3 à 6 mètres haut sont édifiés sous le contrôle de Jim Almonds pour simuler l'arrivée au sol. Les hommes se réceptionnent en effectuant des

roulés-boulés, munis de protections utilisées en temps normal par les joueurs de baseball. Les séances peuvent sembler agréables quand on les compare à l'exercice consistant à sauter de l'arrière d'un camion roulant à 50 km/h. Les fractures et les entorses sont légion, mais en octobre, les hommes du L Detachment sont prêts pour leur premier saut.

Stirling se voit allouer pour quelques heures un vieil appareil bimoteur Bristol Bombay du 216 Squadron. Un trou circulaire est découpé dans le fond du fuselage pour permettre aux apprentis parachutistes de sauter, mais l'éjection reste délicate en raison de la taille réduite de la trappe, de l'encombrement des parachutes dorsaux et du risque de heurter la roulette de queue. Deux sticks de 12 hommes effectuent leur premier saut sans incident. Un troisième stick monte à son tour dans l'appareil, équipé de parachutes à système d'ouverture automatique. À l'allumage d'une lampe rouge signalant que l'avion s'approche de la zone de saut, le *dispatcher* ouvre la trappe pendant que les hommes accrochent le mousqueton de leur sangle (*staticline*) au rail courant le long de la carlingue. Sitôt la lumière verte allumée, Ken Warburton se jette dans le vide. Le *dispatcher* horrifié voit la sangle se détacher. Il n'a pas le temps d'arrêter Joe Duffy qui s'élance à sa suite, mais le reste du stick est stoppé juste à temps. Les deux malheureux, incapables d'ouvrir leurs voilures, s'écrasent sous les yeux de leurs camarades restés au sol. Stirling, qui est au Caire, décide aussitôt d'annuler l'exercice et de le reporter au lendemain matin, le temps d'identifier la cause de l'accident. L'enquête technique fait apparaître que les mousquetons sont défectueux. Le problème est rapidement résolu et Ringway, qui ne s'était pas manifesté jusque-là, se décide enfin à envoyer de la documentation technique ainsi qu'un de ses meilleurs instructeurs, le *Captain* Peter Warr. Ce revirement inespéré est dû au fait qu'un accident similaire s'est produit lors d'un exercice en Grande-Bretagne. Les hommes choqués se voient distribuer une cinquantaine de cigarettes et, à cinq heures trente du matin, le Bristol Bombay reprend du service. Cette fois, David Stirling saute le premier et tout se déroule parfaitement.

Cette épreuve a permis de renforcer la cohésion et l'esprit de corps chers à Stirling. Tous ont désormais conscience d'appartenir à une unité d'élite. Le recrutement très sélectif auquel ils ont été soumis, la dangerosité des missions futures sur les arrières de l'ennemi et l'esprit d'indépendance qui les animent ne font que renforcer cet état d'esprit.

Les combattants du Special Air Service doivent occasionner des dommages irréversibles aux appareils ennemis, pour espérer affaiblir l'aviation germano-italienne. Les explosifs à effet brisant ont une efficacité relative car ils ne peuvent à eux seuls détruire totalement les avions. Pour achever le travail, il faut pouvoir les incendier. Le mode d'action du SAS impose l'utilisation d'une bombe à double action, assez légère pour que les hommes puissent en transporter un nombre suffisant. Des spécialistes du corps des Royal Engineers sont approchés, mais estiment la mise au point d'un tel engin impossible. Loin de se décourager, Jock Lewes est décidé à relever le défi. Le chimiste amateur installe un laboratoire de fortune dans un baraquement près du champ de tir. Il assemble de petites doses de plastic et de thermite, un mélange d'aluminium et d'oxyde de fer dont la réaction chimique génère une chaleur pouvant atteindre 2 500 °C. Les déflagrations se succèdent deux semaines durant, emportant une partie de la toiture du local. L'échec est patent. L'explosif ne parvient pas à enflammer le pétrole contenu dans des bidons. L'officier est abattu, mais il n'abdique pas, et finit par identifier le problème. La thermite mélangée au plastic ne peut pas entrer en combustion. Par le plus grand des hasards, il trouve la solution en mélangeant de l'huile d'arme aux deux autres composants. Le premier essai est le bon. La bombe Lewes est née. Munie d'un crayon retardateur, cette charge « collante » peut être fixée sous l'aile d'un avion. L'explosion perfore l'aile et l'enveloppe du réservoir. La chaleur dégagée par la réaction chimique suffit à embraser le carburant. Son poids de 500 grammes permet à un combattant d'en transporter une trentaine. Une semaine plus tard, une démonstration grandeur nature est organisée devant un parterre d'officiers du MEHQ, de la RAF et du Génie. Lewes a trouvé un vieil avion et installé un bidon de carburant sous l'aile en guise de réservoir. Il s'embrase en quelques secondes sous les regards médusés de l'assistance. Fairplay, un major du Génie félicite le L Detachment.

Les hommes poursuivent leur entraînement d'août à septembre sous une chaleur accablante. Le *General* Ritchie se rend régulièrement à Kabrit accompagné d'officiers supérieurs. L'entraînement au saut en parachute suscite la curiosité, mais beaucoup doutent encore de l'efficacité du L Detachment et les sarcasmes fusent, que Stirling supporte de moins en moins. Un jour, un *Group Captain* de la Royal Air Force se montre particulièrement sceptique quant aux chances de ces commandos de

pénétrer le périmètre d'un aérodrome militaire. Stirling parie avec lui que ses hommes réussiront à s'infiltrer à l'intérieur de l'aérodrome d'Heliopolis et à apposer des étiquettes sur les avions en guise de bombes. L'opération fera office de répétition générale.

Fin octobre, quatre équipes de dix hommes quittent Kabrit à pied et de nuit avec pour mission de rejoindre ledit aérodrome, distant de 150 kilomètres. Chaque homme transporte, outre de son armement, quatre gourdes d'eau, des dattes, des sucreries et des biscuits en guise de ration, un filet de camouflage et une charge simulant le poids des bombes Lewes. Les commandos progressent de nuit et se camouflent le jour pour ne pas se faire repérer par les avions « amis » lancés à leur recherche. Le troisième jour, à la nuit tombée, Paddy Mayne arrive en vue de la base. Les trois autres groupes convergent également vers l'objectif. La nuit suivante, les assaillants sectionnent les barbelés et pénètrent en silence à l'intérieur du dispositif en quatre points différents, sans se faire repérer par les gardes pourtant sur le qui-vive. Quarante-cinq appareils sont « étiquetés » – certains à quatre reprises – avant que le repli ne soit ordonné. La « visite » n'est découverte qu'au petit matin. Les hommes de Stirling, crasseux et hirsutes, se présentent alors aux autorités qui les reconduisent en camions jusqu'à leur base. Le Group *Captain* en est quitte pour 10 livres Sterling ; la RAF quant à elle doit revoir la défense de ses aérodromes.

PREMIÈRES MISSIONS

Après ce coup d'éclat, le L Detachment est jugé parfaitement opérationnel. Stirling, qui est au courant de l'offensive qu'Auchinleck se prépare à lancer, peut annoncer à ses hommes que leur entrée en lice est imminente. Grâce au matériel moderne qu'il a reçu, notamment les nouveaux chars Valentine et Stuart, Auchinleck est en mesure de reprendre l'initiative. La 8th British Army du *General* Cunningham, qui aligne plus de 700 blindés, doit reconquérir la bande côtière de la Cyrénaïque, desserrer l'étreinte sur Tobrouk et obliger Rommel à abandonner ses aérodromes qui menacent les convois de ravitaillement pour Malte.

En dépit des raids de bombardement diurnes sur les aérodromes et le port de La Valette, l'île est une épine fichée dans le flanc du Deutsches Afrikakorps. Depuis le mois de juin, Malte s'est vu affecter une centaine de

chasseurs et de bombardiers. Une flottille de submersibles et des navires de surface, la Force K, a également été dépêchée sur place. En six mois, 44 navires sont envoyés par le fond. L'Axe cherche donc à neutraliser Malte et repousser les Britanniques le plus loin possible vers l'Est pour sécuriser ses lignes de communication maritimes et ses convois de ravitaillement.

Côté britannique, le gros de la Layforce a été reversé dans d'autres unités, mais une nouvelle force commando de la taille d'un bataillon, la Middle East Commando, a vu le jour sur l'insistance de Churchill dans le courant du mois d'octobre. Elle doit rassembler sous l'autorité du *Lieutenant Colonel* J. M. Graham le L Detachment, la Special Boat Section et les restes de la Layforce. Néanmoins, le *Colonel* Laycock fait savoir qu'il n'est pas favorable à un accroissement de cette force commando, en rappelant que l'armée britannique parvient difficilement à combler les rangs de ses bataillons d'infanterie et ne peut se permettre de disperser ses moyens humains. Le No 51 Commando, engagé au Soudan, n'est donc pas intégré dans l'immédiat. Finalement, le L Detachment de Stirling, qui s'est développé en marge, bien que la plupart de ses membres soient issus des commandos, n'est pas non plus intégré au dispositif et reste sous le commandement du General Headquarter (GHQ).

Puisque les forces sont en ordre, l'opération Crusader doit être déclenchée dans la nuit du 17 au 18 novembre. Par une manœuvre audacieuse, Auchinleck entend contourner la passe de Halfaya pour prendre à revers son adversaire et rejoindre la garnison de Tobrouk. Plusieurs opérations sont planifiées sur les arrières de l'ennemi afin de l'affaiblir et le désorganiser. Les unités commandos vont être mises à contribution pour affaiblir l'adversaire. Leur première mission est sans aucun doute la plus audacieuse. Il s'agit de tuer Rommel en personne, qui est devenu la hantise des Britanniques. C'est à Laycock que revient l'insigne honneur de mener à bien cette opération.

Un nouveau raid (opération Flipper) est planifié. Cette fois, la mission est en tout point faite pour les commandos. Leurs services de renseignements pensent avoir localisé le poste de commandement allemand dans une grande bâtisse de Beda Littoria. Le *Captain* John Edward Haselden, officier de liaison travaillant en étroite collaboration avec le LRDG, a été chargé de surveiller la localité. Il passe une semaine déguisé en simple bédouin à reconnaître les lieux avant de regagner Alexandrie.

Dans la nuit du 14 au 15 novembre 1941, 54 commandos et 6 officiers sont acheminés par les sous-marins *HMS Talisman* et *Torbay* jusqu'aux côtes de la Cyrénaïque, à 400 kilomètres derrière les lignes ennemies. Laycock et le *Lieutenant Colonel* Keyes, commandant en second du No 11 Commando, prennent chacun le commandement d'un détachement. Le *Captain* John Edward « Jock » Haselden et trois officiers, parachutés quelques jours auparavant, sont sur la plage d'Hamama pour les accueillir et leur ouvrir la voie. Le mauvais temps complique sérieusement leur tâche. La mer démontée malmène les *dinghies* et une partie seulement de l'unité réussit à gagner la côte, les autres étant contraints de rester à bord du *HMS Talisman*. Avec 39 hommes sur 60, Laycock ne dispose que de deux groupes de combats sur quatre. Bien qu'amoindri, les commandos font mouvement vers leur objectif sous une pluie battante. Après trois jours de marche, ils ont en vue la localité de Beda Littoria. Tandis que le groupe du *Lieutenant* Cook est envoyé détruire un centre de communication au sud de Cyrène, celui de Keyes est chargé d'attaquer la villa « Prefeturra » de Rommel. Laycock reste en arrière avec quelques hommes pour les recueillir. Le mauvais temps s'acharne contre Keyes et ses hommes qui évoluent sur un terrain accidenté. Abandonnés par leur guide arabe, ils poursuivent leur route de nuit ; le jour, ils se dissimulent au fond des oueds. Le 16, ils ne sont plus qu'à 8 kilomètres de leur cible.

Le 17 novembre, à minuit moins une, ils prennent d'assaut la villa où est censé se trouver le commandant du Deutsches Afrikakorps. Un groupe se dirige vers l'arrière de la bâtisse pendant que le second s'approche de l'entrée. Une sentinelle est neutralisée, mais elle réussit à donner l'alerte. Les commandos pénètrent à l'intérieur, mais les occupants répliquent presque aussitôt. Les balles et les grenades fusent de toute part. Le *Lieutenant Colonel* est mortellement atteint au cœur. Le *Captain* Campbell le venge avant d'être touché à la jambe par un tir ami. L'attaque tourne court. Les Britanniques doivent décrocher avant l'arrivée des renforts allemands. Campbell, la jambe brisée, est laissé sur place. Les Britanniques rejoignent la côte, mais la tempête interdit tout rembarquement. L'ennemi se rapprochant, les hommes tentent se sortir de la nasse par petits groupes. Finalement, seuls Laycock et le *Lieutenant* Terry sont recueillis après 37 jours d'errance dans le désert. Tous les autres ont été faits prisonniers.

Les Britanniques apprendraient plus tard que le QG du Panzergruppe Afrika était basé à Ain el Gazala depuis le 21 août.

Pour le cœur de l'opération Crusader, le rôle attribué au L Detachment est d'une grande importance. En effet, cinq sections de 13 hommes doivent être parachutées derrière les lignes ennemies pour neutraliser les aérodromes localisés dans la région de Tmimi-Gazala. L'armement, les bombes Lewes, l'eau et la nourriture sont placés dans des conteneurs qui doivent être largués en même temps de que les parachutistes. Le 16 novembre au matin, les hommes quittent le camp de Kabrit pour l'aérodrome de Bagoush, où mess des officiers est mis à leur disposition pour quelques heures. Stirling se rend quant à lui au PC de la 8th British Army tout proche pour peaufiner les ultimes détails, étudier les derniers rapports et vérifier les coordonnées géographiques. La tension est palpable car il s'agit de la première opération aéroportée exécutée au Moyen-Orient. Rien n'a été laissé au hasard, mais les conditions météorologiques vont gripper les plans britanniques. En effet, depuis le début de la matinée, le temps se dégrade et les prévisions de la RAF sont pessimistes pour les heures à venir. Un violent épisode orageux est prévu ; des vents de 30 nœuds – environ 40 km/h – constituent la plus forte menace pour le largage des parachutistes. Le *Brigadier General* Galloway assurant la coordination des opérations est d'avis d'annuler le parachutage, mais il laisse la décision à Stirling. À l'heure du dîner, il informe ses deux fidèles lieutenants de la situation et des risques encourus. Pour eux, une seule possibilité : exécuter la mission coûte que coûte pour ne pas risquer d'affaiblir le moral de l'unité et ne pas prêter le flanc à la critique acerbe de leurs détracteurs. Ils rejoignent ensuite le mess pour partager un dernier repas avec leurs hommes et les équipages de la RAF.

À 19 h 15, le rugissement des moteurs Pegasus XXII se fait entendre. Quinze minutes plus tard, le premier Bristol Bombay du 216 Squadron, lourdement chargé, s'arrache de la piste. Les suivants prennent du retard. Le dernier appareil, celui de Paddy Mayne, ne s'envole qu'à 20 h 20. En sus des hommes, les avions transportent les conteneurs remplis de matériel et des réservoirs supplémentaires. Les portes arrière ont été retirées pour faciliter les largages. Stirling assure le commandement du détachement.

Lewes, Mayne, Bonnington et McGonigal ont chacun la responsabilité d'une section. Les lieutenants Fraser et Thomas font office de seconds.

Les pilotes agrippés aux commandes font de leur mieux pour tenir le cap, mais le temps se dégrade encore. Après avoir survolé la Méditerranée deux heures durant, les appareils bifurquent en direction de la côte libyenne. Entassés dans les carlingues, les commandos luttent contre le froid, l'inconfort et le sommeil. La navigation est extrêmement difficile, même à basse altitude. Dans l'orage, les pilotes ne parviennent à localiser ni les balises lumineuses du Bomber Command ni la ligne de côte. Soudain, des obus traçants de DCA zèbrent le ciel, surprenant les pilotes qui déclenchent des manœuvres d'évasion. Aucune perte n'est à signaler même si les hommes ont été secoués. De violents vents de sable et l'obscurité rendent la localisation des zones de saut extrêmement difficile. Après plusieurs rotations, Stirling est informé que le largage est imminent. Derrière lui, Yates, Tait, Bolland, Colquhuon, Cockbill, Orton et Trenfield se lèvent, vérifient leurs harnais et accrochent leurs sangles dans le plus grand silence, sous les yeux des *dispatchers*. Les gestes sont automatiques. Tout est paré. Il est 21 h 30.

Une à une, les corolles des parachutes se perdent dans la profondeur de la nuit sans lune. Or, compte tenu des conditions météorologiques et de l'absence de repères visuels, les sticks ont été largués à plus de 35 kilomètres des Dropping Zone. La réception au sol est chaotique, les hommes n'ayant aucun moyen d'anticiper leur arrivée. Stirling perd conscience quelques minutes sous la violence du choc. Accroché à sa voilure gonflée d'air, il est traîné sur le sol caillouteux parsemé de buissons épineux. Une fois revenu à lui, il parvient à ouvrir son harnais. L'officier est heureusement indemne, mais il lui faut près d'une heure pour retrouver le reste de son stick. Beaucoup d'hommes se sont blessés en se réceptionnant mal ; le *Sergeant* Cheyne est porté manquant. Seuls deux des dix conteneurs ont pu être récupérés. Le bilan est maigre : 12 gourdes, 6 duvets, des rations pour une seule journée, 6 bombes Lewes. Les hommes ont pour seules armes les revolvers qu'ils portaient sur eux lors du saut. Après d'intenses recherches, un troisième conteneur est localisé. La section dispose désormais de 16 bombes, 2 Tommy gun, 14 gourdes, de la nourriture pour quatre hommes. Stirling répartit le matériel et l'armement entre les hommes et donne l'ordre de se mettre en mouvement. La section se met en marche

en laissant aux éclopés le soin d'enterrer les parachutes et les cellules des conteneurs avant de rejoindre le point d'évacuation de Garet Meriem, à 15 kilomètres de là, à équidistance de Gazala et Tmimi.

Le retard pris sur l'horaire oblige Mayne à modifier le plan initial. Sa section de huit hommes attaquera l'aérodrome de Timimi non plus par l'Ouest mais par le Sud. Du côté de Lewes, la situation est à peine meilleure. La No 2 Section est réunie au grand complet après une heure et demie ; aucun blessé n'est à déplorer. Malheureusement, aucun conteneur n'a pu être localisé. Après avoir enterré leurs parachutes, les hommes s'éloignent.

Stirling et le *Sergeant Major* R. Tait, seuls hommes valides du stick, sont partis en reconnaissance vers le Nord en laissant le soin au *Sergeant Major* Yates d'emmener les blessés au point de rendez-vous où les attendent les véhicules du Long Range Desert Group. Les deux hommes, à la recherche de l'aérodrome de Gazala, se retrouvent à quelques kilomètres de la côte sur un escarpement rocheux. Dissimulés au milieu de rochers, ils observent le ballet des véhicules empruntant la route littorale. Les No 2 et 4 Sections ne réussissent pas à gagner le point de rendez-vous avant l'aube et doivent chacune prendre position à plusieurs kilomètres de leurs objectifs. Les attaques doivent être lancées la nuit suivante vers 3 h 00. Les hommes restent toute la journée allongés, dissimulés sous des couvertures.

Lewes, qui s'est rendu compte que sa section a été larguée loin du secteur prévu, a pris le risque de poursuivre sa progression en plein jour et atteint une piste menant à Gazala, mais les pluies torrentielles qui s'abattent sur toute la région remettent tout en cause. Lewes et Pat Riley partent en reconnaissance, mais le manque de visibilité les empêche de repérer la base ennemie. Le groupe de Mayne est quant à lui surpris au fond d'un oued par la brusque montée des eaux. Les hommes se retrouvent rapidement avec de l'eau jusqu'à la taille, frigorifiés et privés de tout moyen d'action. Les crayons à retardement et les allumeurs qui avaient pu être récupérés sont mis hors d'état par l'humidité. Les bombes Lewes sont abandonnées sur place afin qu'elles ne tombent pas aux mains de l'ennemi en cas de capture. La position occupée par Stirling et Tait est elle aussi inondée en moins d'un quart d'heure. La visibilité est quasi nulle. Les torrents dévalant les pentes sont si violents qu'ils ne peuvent poursuivre plus en avant. À leur tour, ils

sont contraints d'abandonner pour rejoindre leurs compagnons. Les trois sections se replient sans avoir pu accomplir leurs missions.

Stirling et Tait réussissent à trouver la piste Trig al Bab peu après Lewes et sa section. Les deux groupes parviennent la nuit suivante au nord de l'oued el Mra, le second point de rendez-vous, distant de 75 kilomètres. Mayne arrive plusieurs heures plus tard. En revanche, aucune trace de Bonnington, de McGonigal ou de la section de Stirling. En dépit des risques encourus, Stirling demande au LRDG d'attendre. Trente-six heures plus tard, aucun contact n'a pu être établi. Le commandant du L Detachment ne reverra plus ses hommes.

Il apprendra bien plus tard que le Bristol Bombay transportant la section de Bonnington a dû atterrir en plein désert pour réparer les dégâts causés par la DCA italienne. Sans avoir été découvert, le pilote a réussi à décoller et tenté de rejoindre Tobrouk, mais le message radio envoyé par l'équipage pour obtenir des instructions a été intercepté par la Luftwaffe. Dérouté, l'appareil a été mitraillé par un chasseur Messerschmitt 109. Les occupants ont tous été tués ou sérieusement blessés, les survivants, capturés par une patrouille allemande. Les hommes de la section de Stirling ont également été faits prisonniers.

Sur la disparition de McGonigal, il faudrait attendre le mois d'octobre 1944 pour que lumière soit faite. Deux compagnons d'armes de McGonigal, échappés d'un Stalag, rapportent que l'officier, qui a été grièvement blessé lors de son atterrissage, est décédé une journée après sa capture. Il avait à peine 20 ans.

Seulement quatre officiers et dix-huit hommes de troupes sur les 55 engagés ont été récupérés par la R1 Patrol du LRDG. Le bilan aurait pourtat pu être plus lourd encore. En effet, sur la route, le véhicule transportant Lewes et Riley se retourne en faisant une embardée suite à l'apparition d'un avion. Les deux hommes coincés sous la caisse ne doivent leur survie qu'au canon sur affût installé à l'arrière, qui leur évite l'écrasement. La première opération du Special Air Service se solde par un cuisant échec. Les deux tiers des commandos sont morts, blessés ou capturés. La quasi-totalité de l'équipement est perdue. Stirling, Lewes et Mayne tirent plusieurs enseignements de ce fiasco. Les masses d'air chaud et les vents violents rendent les parachutages hasardeux, voire suicidaires en milieu désertique. Le centre d'instruction de Ringway avait pourtant

informé Stirling des risques encourus, mais ce dernier avait passé outre. À l'instar des parachutistes allemands en Crête, l'utilisation de conteneurs pour transporter le matériel et les armes n'a guère été satisfaisante, mais aucun matériel mieux adapté n'est encore disponible.

Le lendemain de son retour, Stirling doit se rendre au QG du MEHQ pour rencontrer le *General* Cunningham. Il redoute que ce dernier ne mette fin prématurément à l'aventure du L Detachment et s'en ouvre au *Major* John Marriott, un ami qu'il a connu lors de son passage dans les Scots Guards. Ce dernier lui suggère de se faire discret et le met en contact avec le *Brigadier* Dennys Reid, commandant la Force E stationnée à Jalo, une oasis occupée par les Italiens et conquise le 24 novembre par cette même unité. La Froce E, également connue sous le nom d'Oasis Force, est une force motorisée regroupant de l'infanterie, des éléments du génie, des détachements d'artillerie et des blindés légers. Perdue en plein désert de sable, à trois cents kilomètres au sud-ouest de Tobrouk et 250 kilomètres du golfe de Syrte, Jalo est une base arrière idéale pour les armées privées d'Auchinleck.

Au quartier général, la mission ratée du L Detachment est passé inaperçue et personne ne s'est véritablement inquiété de l'absence de Stirling. Il faut dire que l'état-major a des problèmes plus graves à régler. L'offensive d'Auchinleck a pris les troupes de l'Axe par surprise et les résultats obtenus au cours des premiers jours étaient prometteurs, mais la contre-attaque de Rommel à hauteur de Sidi-Rezegh a obligé la 8th British Army à se replier. La bataille dure depuis plus d'une semaine. Les unités se sont entremêlées tant et si bien que Rommel a dû passer une nuit au milieu des troupes indiennes à bord d'un Command car de prise. En dépit de leur infériorité numérique et matérielle, les divisions germano-italiennes ont réussi à bloquer la route de Tobrouk et à pénètrer en Égypte en infligeant de lourdes pertes aux Britanniques. Auchinleck impute l'échec de Crusader à Cunningham, qui est limogé sur le champ et remplacé par Ritchie, celui qui avait pris fait et cause pour Stirling lors de son intrusion au QG. Pour Stirling et sa vingtaine d'hommes, il est urgent, pour préserver leur unité, d'être engagés dans de nouvelles opérations, mais selon un mode différent.

LES TAXIS DU DÉSERT

L'échec de la première opération du L Detachment a au moins une retombée positive. Sur le chemin du retour, le *Captain* David Lloyd Owen a proposé à Stirling que les patrouilles du LRDG véhiculent les hommes du L Detachment jusqu'à leurs objectifs. L'officier écossais prend conscience que cette association providentielle est la solution à ses problèmes. Si le Special Air Service doit rester une unité capable d'effectuer des missions aéroportées, il faut aussi qu'il adapte son mode de projection et ses méthodes de combat au milieu désertique. Or les hommes du LRDG connaissent tout du désert et de ses dangers. Leurs capacités à survivre dans ce milieu hostile, à se repérer et à sillonner les solitudes désertiques ont fortement impressionné Stirling et Lewes. Ils comprennent qu'ils ne pourront pas trouver de meilleurs partenaires pour leurs futures opérations. Le L Detachment est rapatrié jusqu'à Siwa, la base opérationnelle du LRDG.

L'unité de reconnaissance formée à l'instigation du *Major* Ralph Bagnold opère depuis déjà un an et demi. Cet explorateur hors du commun est le plus grand spécialiste du Sahara et de la dynamique des sables. Il a parcouru et cartographié le désert de la Libye au Sinaï, y compris les contrées les plus inaccessibles comme la mer de sable, soit au total plus de trois millions de kilomètres carrés. L'officier avait quitté l'armée en 1935 avant de reprendre du service lorsque le son du canon s'est de nouveau fait entendre. En juin 1940, Bagnold rencontre Archibald Wavell au Caire et lui propose de créer une force motorisée capable d'opérer dans le désert pour surveiller et frapper l'ennemi sur ses arrières. Le général en chef accepte et lui donne six semaines pour la mettre sur pied. Il rameute ses anciens compagnons de route, Pat Clayton, Guy Prendergast, William Kennedy Shaw, et réussit à créer une unité hors du commun. Au début, l'improvisation est de mise. Ils récupèrent des théodolites à l'institut de physique, des compas solaires auprès de l'armée égyptienne et des cartes de la région pour pouvoir naviguer dans cette immensité de sable et de rocailles. Les tables logarithmiques et les jumelles sont fournies par des enseignants du Caire. En septembre 1940, tout est fin prêt. Trois patrouilles de quarante hommes chacune sillonnent la mer de sable et les étendues rocailleuses sur de longues distances, à bord de camions civils Chevrolet WB modifiés, bardés de bidons d'eau, de nourriture, d'essence, de munitions et de mitrailleuses. Les plaques de désensablement conçues par

Bagnold sont installées sur les flancs. Instruments de navigation et matériel radio complètent l'équipement de bord. Grâce à cette capacité d'emport accrue, les hommes peuvent rester pendant trois semaines sans retourner à leur base. Ils opèrent ainsi dans la plus grande discrétion, mais cela ne les empêche pas de mener des actions offensives quand la situation s'y prête.

Les hommes du Long Range Patrol Group (LRPG) deviennent les yeux et les oreilles du commandement britannique. Leur mission première est de le renseigner sur la présence et les mouvements des troupes germano-italiennes, en particulier le long de la Via Balbia. À partir de leur base de Siwa, une oasis perdue dans la grande mer de sable, ils mènent des reconnaissances en profondeur, aménagent des caches pour l'approvisionnement et capturent des prisonniers pour les interroger. À l'occasion, ils secourent les équipages abattus et ravitaillent les positions reculées.

Les premiers succès persuadent le War Office de renforcer l'unité dont l'effectif passe à 350 hommes, et qui change de nom pour devenir le Long Range Desert Group (LRDG). Le recrutement sur la base du volontariat n'est pas chose aisée tant le travail est difficile, mais Bagnold réussit à s'attacher les services de rudes combattants écossais, néo-zélandais et rhodésiens. Ils arborent sur leur coiffe un insigne représentant un scorpion, la créature la plus résistante du désert.

Les raiders ont déjà eu maille à partir à maintes reprises avec les « *sahariani* », les redoutables compagnies sahariennes motorisées italiennes et les garnisons de Koufra, Mourzouk ou encore Uweinat. Depuis le mois de janvier 1941, ils mènent des actions combinées avec les forces françaises libres du colonel Leclerc de Hautecloque contre les oasis tenues par les garnisons italiennes et leur infligent des pertes sévères. L'attaque du fort de Koufra, minutieusement préparée, se solde par une éclatante victoire pour les FFL, mais la patrouille du LRDG menée par Clayton est étrillée par la Sahariana. En juillet 1941, Bagnold, promu *Lieutenant Colonel*, est muté à l'état-major du Caire et transmet le commandement de l'unité à Guy Lennox Prendergast. L'oasis de Koufra fraîchement capturée devient le nouveau repère du LRDG qui se renforce et se réorganise au cours de l'été.

PREMIERS SUCCÈS

L'échec de sa première mission n'a finalement pas remis en cause l'avenir du L Detachment, même si la création d'un bataillon aéroporté au Moyen-Orient a été définitivement abandonnée. Pour le nouveau chef de la 8th British Army, les difficultés rencontrées lors de l'opération Crusader n'ont que trop prouvé que Rommel pouvait être stoppé par des attaques contre ses lignes de ravitaillement. Le Long Range Desert Group, dont la réputation n'est plus à faire, est désigné pour remplir cette tâche. Deux colonnes sont chargées de mener des raids sur les arrières de l'ennemi. Les aérodromes de Syrte, Agheila et d'Agebadia figurent parmi les objectifs. Le *Lieutenant Colonel* Prendergast, qui achève la préparation des prochaines missions, est loin d'être enthousiaste à l'idée d'envoyer ses hommes attaquer des aérodromes car il sait pertinemment qu'ils ne sont pas formés pour traiter ces objectifs, contrairement à ceux du L Detachment.

Quoi qu'il en soit, Stirling, qui sait que l'avenir de son unité ne tient qu'à un fil, décide de transférer sans tarder ce qui reste du L Detachment à Jalo, sans en informer le haut-commandement. Paddy Mayne est chargé de superviser le transfert des hommes et du matériel depuis Kabrit. L'opération ne prend pas plus d'une journée. Avec son fort de la Légion, ses palmeraies et ses ressources en eau, Jalo est une oasis parmi d'autres, mais pour Stirling, il s'agit de l'endroit idéal : à bonne distance de l'état-major, elle constitue une base avancée en Cyrénaïque qui peut lui permettre de mener des raids contre les aérodromes du Golfe de Syrte, sans que l'ennemi ne puisse le localiser. En outre, Jalo peut accueillir le LRDG. Pour combler les rangs clairsemés de son unité, Stirling rappelle les candidats qui avaient été éliminés, notamment suite à des blessures. C'est dans ses nouveaux quartiers qu'une nouvelle rassurante lui parvient.

Le 28 novembre, Prendergast envoie un message radio au Caire afin de suggérer d'associer le L Detachment à ses futures missions contre les aérodromes. Le MEHQ donne son aval. Le LRDG est donc chargé de transporter les commandos et de les déposer à 15 ou 20 kilomètres de leurs objectifs, sans être repéré. Une fois leur mission accomplie, les SAS doivent rejoindre le LRDG à des points de rendez-vous convenus à l'avance. Stirling se réjouit de ce partenariat et entend le mettre en œuvre sans attendre. En effet, Reid se prépare à repartir vers le Nord pour prendre part à la nouvelle offensive contre Benghazi. Les appareils stationnés à

Agebadia risquant d'entraver sa progression finale, il demande de l'aide à Stirling qui accepte sans hésiter. Les commandos attaqueront l'aérodrome le 21 décembre, mais Stirling veut marquer les esprits et il n'entend donc pas se contenter d'un seul raid. Il lui faut réussir un grand coup d'éclat pour assurer la pérennité de l'unité. Plusieurs attaques contre d'autres sites sont programmées pour la seconde quinzaine de décembre. Le *Major* Donald Gavin Steele, commandant la R Patrol, accepte de faire le taxi.

Stirling, Mayne et dix hommes quittent Jalo le 8 décembre avec pour mission de neutraliser les bases aériennes de Syrte et de Tamet. Lewes part deux jours plus tard s'occuper de celle d'El Agheila, tandis qu'un quatrième groupe mené par le *Lieutenant* Bill Fraser a pour cible Agedabia. Les colonnes de camions Ford bariolés de vert et de rose, surchargés de matériel et d'hommes, progressent dans l'immensité du désert libyen. Les points de navigation, les pauses et les incidents de parcours cassent la monotonie du parcours. Lors des patrouilles, le silence et la solitude oppressent et désorientent les hommes les moins aguerris. À l'inverse, les soldats du LRDG ont parfaitement apprivoisé le désert.

Ces combattants d'exception ont un style improbable, très éloigné des codes en vigueur au sein de l'armée de sa gracieuse Majesté. C'est en effet le climat désertique qui dicte ses règles. Le jour, les hommes doivent se protéger du soleil, de la chaleur et des vents de sable violents ; la nuit, il leur faut se vêtir chaudement la température pouvant descendre en dessous de 0 °C. Ils changent plusieurs fois de tenues chaque jour. Le matin, les manteaux longs laissent la place aux Battle Dress ; lorsque le soleil est à son zénith, shorts et chemisettes sont de rigueur. Les brodequins sont concurrencés par les sandales en cuir. Les hommes arborent des coiffures disparates. Casques tropicaux, bonnets de laine, bérets, calots, Keffiyeh donnent à cette troupe une allure négligée, mais le confort prime sur tout autre forme de considération. Les SAS vont rapidement les imiter.

La S1 Patrol rhodésienne commandée par le *Captain* Charles A. « Gus » Holliman est une mécanique bien huilée. Une trentaine d'hommes s'entasse dans les camions. Les SAS ont beaucoup à apprendre de leurs camarades rhodésiens, notamment sur le plan de la navigation et de la vie en milieu désertique. À cette époque, le désert libyen est très mal cartographié. Les cartes dressées par les Italiens sont imprécises : certains oueds et reliefs sont absents ; les distances sont erronées. Les points de

navigation se font donc à la mi-journée et à la nuit tombée. Quant à la survie dans le désert, elle est assurée par la rigueur avec laquelle s'effectuent les tâches routinières indispensables à la bonne marche de l'unité. La nourriture est de bonne qualité et un grand soin est apporté au matériel radio et aux véhicules. Le sable s'immisce partout et il faut régulièrement nettoyer l'armement. Quoi qu'il en soit, les hommes sont en permanence sur le qui-vive, l'ennemi pouvant surgir à tout moment.

Au troisième jour, les sept camions Chevrolet abordent une vaste étendue rocailleuse. Trois heures sont nécessaires pour franchir trente kilomètres. Peu avant midi, la colonne est sur le point de s'arrêter pour déjeuner quand un point noir apparaît dans le ciel dégagé. Holliman identifie immédiatement la menace. Il s'agit d'un Caproni Ca.309 Ghibli, un avion d'observation. L'équipage italien a sans aucun doute repéré les traces des camions et remonté la piste. Aussitôt, les servants sautent à bord et débâchent les mitrailleuses Lewis montées sur affût. Ils engagent les bandes de munitions et pressent les détentes. Les staccatos des mitrailleuses déchirent l'air, mais le Caproni compense son manque de vitesse par une bonne manœuvrabilité. Le pilote largue deux bombes légères avant de s'éloigner. Holliman sait que le temps presse car ce visiteur indélicat ne va pas manquer de prévenir sa base et de rameuter d'autres appareils. Les camions font demi-tour et se dirigent vers une zone de buissons. Les hommes du LRDG et du L Detachment dissimulent les véhicules sous des filets de camouflage et se dispersent aux alentours. Peu après, trois avions s'approchent lentement à basse altitude. Après une première passe de repérage, les Ghibli virent sur l'aile et s'abattent sur la zone supposée abriter l'ennemi. Après quinze minutes de mitraillage et de bombardement, les avions rompent le combat. Au sol, les hommes se relèvent abasourdis et constatent avec surprise que personne n'a été blessé et que tous les véhicules sont intacts. Sans plus attendre, ils se remettent en route, bien décidés à mener la mission à son terme. Ils sont de nouveau survolés par un Ghibli, mais aucune attaque ne survient. À la nuit tombée, les véhicules continuent leur progression tous feux éteints.

Les rondes incessantes des avions italiens inquiètent Stirling qui décide de modifier son plan. Tandis que son équipe attaquera la base de Syrte, celle de Paddy Mayne se portera sur celle de Tamet, distante d'une cinquantaine de kilomètres. Holliman laisse le commandant des SAS à

quatre kilomètres de la cible. Son groupe se compose du *Sergeant Major* Jimmy Brough et des *Privates* Charlie Catell et Johnny Cooper. Équipés de leurs sacs à dos et de leurs armes, les quatre commandos s'éloignent en longeant la route côtière avant de s'en éloigner par mesure de sécurité, les feux des véhicules risquant de révéler leur présence à un moment ou à un autre. Au bout de quelques heures de marche, Stirling et Brough découvrent l'aérodrome de Syrte endormi. Ils n'en croient pas leurs yeux ; trente bombardiers Caproni sont alignés le long de la piste. Le sous-officier veut agir sans attendre, mais Stirling juge l'action prématurée. Déclenchée trop tôt, elle risquerait de placer Mayne dans une situation très délicate. L'officier s'en remet donc au plan initial. Les hommes se cachent dans des buissons à proximité de l'aérodrome pour agir la nuit suivante. Ils observent la base et son activité. Des sentinelles en faction discutent à quelques dizaines de mètres d'eux. Les avions décollent par deux ou trois à intervalles réguliers. Les deux hommes s'inquiètent pourtant de ne pas les voir revenir. Après quelques heures, ils doivent se rendre à l'évidence, l'escadrille a quitté la base. La mission est terminée et il ne leur reste plus qu'à attendre la tombée de la nuit pour rejoindre le LRDG. Alors que Stirling grommelle et fustige cette malchance qui s'acharne contre lui, un flash de lumière illumine le ciel à l'ouest de sa position. De violentes explosions se succèdent à intervalles réguliers. Paddy Mayne et son groupe ont réussi leur coup. Les quatre hommes exultent. Alors que l'horizon commence à rougeoyer, ils signalent leur position à Holliman en installant un tas de broussailles en plein milieu de la route côtière. Le bruit distinct des moteurs Chevrolet se fait bientôt entendre. Les commandos, qui ne veulent pas revenir bredouilles, minent la route. À peine dix minutes plus tard, un camion italien est détruit. « Gus » donne l'ordre de départ pour aller récupérer Mayne, ce diable d'Irlandais et ses compagnons d'armes.

Ces derniers ont atteint l'aérodrome de Tamet sans difficulté. Ils ont pénétré à l'intérieur de la base, sans réussir par cette nuit d'encre à localiser les appareils. C'est alors qu'ils aperçoivent un trait de lumière sous la porte d'un local qui s'avère être un mess. Paddy n'hésite pas. Il ouvre la porte d'un violent coup de pied et pénètre à l'intérieur, son Colt 45 à la main. Deux hommes le suivent, dont un armé d'un Tommy gun. Une trentaine d'aviateurs allemands et italiens sont attablés et assemblés près du bar. L'irruption des commandos interrompt brutalement les rires, les discussions

et le tintement des verres. Pendant quelques secondes qui semblent durer des heures, les deux parties se scrutent, avant que Mayne ne rompe le silence d'un « good evening » *so british*. Un jeune militaire allemand tente alors de s'esquiver discrètement. Paddy, l'œil aux aguets, réagit. Un coup de feu claque puis un second : deux hommes s'écroulent à terre. Le temps de la surprise passé, les occupants des lieux renversent les tables, se jettent à terre et dégainent leurs armes. Une violente fusillade éclate. Le *Lieutenant* Mayne parvient à se dégager, laissant le soin à ses compagnons de les réduire au silence. Il regroupe quatre hommes et se dirige vers les avions. Une bombe Lewes est placée sous chaque aile gauche. Les détonateurs sont réglés à vingt minutes. Quatorze avions sont minés. À court d'explosifs, Paddy grimpe sur les dix derniers appareils et détruit les instruments de vol avec son arme. En arrière, on entend les dernières rafales de Tommy gun et l'éclatement de grenades. Par miracle, aucun renfort ennemi n'a été alerté. Les saboteurs ont à peine eu le temps de s'éloigner d'une cinquantaine de mètres que la première déflagration se produit. Une seconde, plus proche, les oblige à courir. Quelques minutes plus tard, ils s'arrêtent pour contempler ce spectacle dantesque. Les sentinelles alertées tirent en tous sens. De tous côtés, les avions transformés en brûlots s'effondrent sur eux-mêmes. Sous l'effet de la chaleur, les munitions explosent. Vingt-quatre appareils ont été détruits. Au retour, le groupe sectionne encore plusieurs poteaux téléphoniques pour éviter que la nouvelle de l'attaque ne se diffuse trop rapidement. L'opération est une réussite, même si l'imprudence de Mayne aurait pu coûter cher.

Le groupe de Lewes est quant à lui arrivé sans encombre à proximité de l'aérodrome d'El Agheila, mais a trouvé celui-ci vide de tout appareil. La base est en effet utilisée comme terrain d'exercice. Jock, qui possède un sens inné de l'improvisation, décide de s'attaquer à un autre objectif. Disposant d'une camionnette italienne de prise armée d'un canon Breda de 20 mm, il entend suivre la route menant à Mersa Brega et se rendre maître d'une auberge où séjournent des officiers, d'après les informations fournies par les services de renseignement. Il veut investir la place et ramener des prisonniers. Les SAS, entassés à bord de la Lancia suivie par les Chevrolet du LRDG, se placent derrière un convoi italien. Tout se passe le mieux du monde jusqu'à ce qu'une sentinelle donne l'alerte en apercevant les plaques d'immatriculation britanniques. À l'intérieur de la maison, c'est le branle-

bas de combat. Les occupants déclenchent des tirs nourris sur les assaillants qui sautent à terre et répliquent. Jock demande à Jim Almonds et au *Sergeant* Riley de mettre en batterie le FM Bren et le canon installé à l'arrière du véhicule pour en finir avec l'opposition ennemie. Hélas, avec le froid, l'huile des mécanismes a gelé et les deux armes sont enrayées. Après quelques minutes, le *Sergeant* Lilley réussi à mettre le FM Bren en batterie. Tandis qu'un groupe reste en couverture, Lewes, Almonds et Kershaw se dirigent vers un parc de camions tout proche. Les conducteurs dorment à même le sol ou dans les cabines. Les SAS en réduisent un bon nombre au silence et placent une trentaine de bombes sur les véhicules avant de retourner à la camionnette où Jimmy Storie les attend. Ils décident de l'abandonner et de rejoindre à pied le point de rendez-vous avec le LRDG. Derrière eux, des dizaines de camions se consument.

Le 19 décembre, c'est au tour de la No 1 Section du *Lieutenant* Fraser d'entrer en scène. Elle quitte Jalo à bord des camions de la S1 Patrol pour l'aérodrome d'Agebadia (également appelé Jebabya), situé à 250 kilomètres de l'oasis. Les cinq SAS transportent chacun huit bombes Lewes, un revolver, une gourde et une ration d'urgence. Le 21 décembre à 1 heure du matin, le groupe est déposé sur la route d'El Haseiat, à 26 kilomètres de la cible. Leur intention est d'atteindre un observatoire à trois kilomètres de l'aérodrome, mais l'absence d'abri et l'importance du trafic routier les empêchent d'atteindre ce point. Ils établissent donc leur bivouac à une distance respectable. Des concentrations de soldats sont repérées au Nord, au Sud et à l'Ouest. Toute la journée, des véhicules passent à moins de deux cents mètres du repaire occupé par Fraser, les sous-officiers Jeff Du Vivier, Bob Tait et les Privates Arthur Phillip et Jock Byrne. À l'aide de jumelles, ils scrutent la base aérienne et notent la position des avions. Il s'agit pour l'essentiel d'avions italiens, mais quelques redoutables chasseurs allemands Me. 109 y ont fait escale. Le risque de se faire repérer est constant, mais seul un jeune berger les aperçoit en passant à côté d'eux avec son troupeau. Les commandos reprennent leur progression et pénètrent le dispositif ennemi au coucher du soleil. Ils avancent en file indienne au milieu des postes de garde et des positions de DCA ennemis. Soudain, la petite colonne est prise dans les faisceaux de phares. Tous retiennent leur respiration. Afin de ne pas éveiller les soupçons, ils se laissent dépasser par le véhicule qui s'éloigne. Les Britanniques reprennent leur souffle et

pénètrent à l'intérieur de la base en contournant les postes de défense tournés vers l'Est.

Il est 21 h 15. Fraser et ses hommes ont beaucoup de mal à localiser les bombardiers éparpillés le long de la piste. Ils sont surpris de trouver des membres d'équipages endormis sous les appareils. Les commandos accomplissent leurs tâches sans les réveiller. Ils repèrent ensuite des chasseurs biplans Fiat CR.42 Falco parfaitement alignés aile contre aile devant les hangars. Un appareil sur deux est plastiqué. Au total, trente-sept charges sont placées sur les appareils ainsi que sur un stock de munitions. Il est 0 h 42 quand se produit la première explosion. Les crayons retardateurs, réglés à 30 minutes, se sont activés après 18 minutes seulement en raison de la chaleur. Les SAS s'éloignent en laissant derrière eux un chaos indescriptible.

La base est en proie à la confusion la plus totale. Au milieu des déflagrations, des coups de feu éclatent de toute part. Les stocks de bombes et de carburant explosent à leur tour. La chance est du côté des assaillants puisque trois bombardiers britanniques en maraude, attirés par les flammes, achèvent leur œuvre de destruction. Fraser et ses hommes profitent de la confusion générale pour disparaître. Ils sont récupérés à 4 h 25 par la S2 Patrol. Le voyage est endeuillé par la mort de deux Rhodésiens dans une attaque par deux bombardiers Bristol Blenheim de la Desert Air Force. Après une escale à Wadi el Faregh, nouvellement occupée par la Force E de Reid, les hommes fourbus sont accueillis comme des héros à Jalo le 23 décembre. Le réveillon est fêté avec un peu d'avance.

La 8th Army a repris l'initiative. Le gros des forces de Rommel s'est replié dans la région de Marada-Jedabya-El Agheila ; le port de Benghazi est abandonné. Stirling programme une nouvelle série de raids, persuadé que l'ennemi ne s'attendra pas à des actions aussi rapprochées. Il étudie les cartes avec Gus Holliman et Mike Sadler, un solide Rhodésien nouvellement arrivé, et doué pour la navigation, pendant que les hommes procèdent aux dernières vérifications des véhicules et des armes. Stirling et Mayne partent avec leurs groupes pour attaquer à nouveau les aérodromes de Syrte et de Tamet. Ceux des lieutenants Lewes et Fraser partiront en décalé, respectivement vers les bases de Nofilia et d'Arae Philaenorum – ce

dernier lieu est également connu sous le nom de *Marble Arch*, en référence à la présence d'un monument gigantesque érigé à la gloire de Mussolini.

Le 24 décembre 1941 dans la soirée, la colonne transportant les équipes de Stirling et de Mayne s'ébranle. L'arrivée est prévue trois jours plus tard. À Tamet, Mayne se rend compte que l'ennemi a tiré les leçons de leur précédente visite. Des sentinelles ont été placées tout autour de l'aérodrome où est stationnée une escadrille de la Luftwaffe nouvellement arrivée d'Italie. Quoi qu'il en soit, Mayne, MacDonald, Bennet, Chessworth, Hawkins et White s'infiltrent en rampant à travers le dispositif adverse et placent leurs bombes. Les détonateurs sont réglés pour que les explosions aient lieu au bout de trente minutes, mais la première charge explose avec huit minutes d'avance. Vingt-sept appareils, un dépôt de carburant et plusieurs camions flambent. Les commandos qui ont achevé leur travail se fraient un chemin à travers les défenses extérieures, mais les incendies éclairent l'aérodrome et ses abords comme en plein jour. Leurs silhouettes se détachent au loin. Une sentinelle italienne repère le groupe SAS et leur demande de s'identifier. Paddy répond en allemand et lance une grenade dégoupillée en direction de la voix. Ils s'évanouissent dans la nuit et se dirigent vers le point de rendez-vous. À 7 heures précises, ils montent à bord des camions Chevrolet. Aucune perte n'est à déplorer. Avec cinquante avions détruits en deux semaines, Tamet est devenu le terrain de jeu préféré de Paddy.

L'équipe de Stirling, quant à elle, devait initialement être déposée en plein désert à une quarantaine de kilomètres de l'aérodrome de Syrte, mais Holliman a convaincu son chef de les approcher à quinze kilomètres de la cible en empruntant la route côtière. Les véhicules britanniques roulent prudemment tous feux éteints lorsque le grondement sourd d'une importante colonne se fait entendre. Le sol vibre. Immédiatement, les conducteurs quittent la route pour se réfugier derrière des buissons. Ils peuvent bientôt apercevoir une suite ininterrompue de chars, d'automitrailleuses et de camions. C'est une division blindée tout entière qui remonte vers le front d'El Agheila, à plus de 300 kilomètres de là. Après avoir fait un rapide point de la situation, Gus et Stirling décident d'attendre que le flux de véhicules se tarisse. Vers 2 h 30, ils aperçoivent une lueur orangée au loin. Paddy a encore frappé. Une heure plus tard, la route est presque dégagée. Les hommes remontent à bord des trois camions. La nuit

se fait moins profonde, mais il n'est pas encore trop tard pour frapper. Les véhicules du LRDG parcourent à peine un kilomètre avant de tomber sur de nouvelles concentrations ennemies. Des files de blindés et de camions sont stationnées en bordure de route, de grands camps de tentes sont dressés. À bord, la tension est palpable. Les hommes, le doigt sur la détente, craignent à tout moment d'être stoppés par une sentinelle un peu trop curieuse. Dans ce cas, le désert serait leur seule échappatoire. À la faveur de l'obscurité, ils parviennent cependant sans encombre à cinq kilomètres de l'aérodrome, vers 4 heures du matin. Les camions sont dissimulés en retrait de la chaussée, à faible distance d'un groupe d'automitrailleuses et des transports de chars, dont les équipages endormis ne remarquent pas leur présence. Les SAS poursuivent à pied en longeant l'axe routier et atteignent le périmètre de la base. Ils se trouvent face à un réseau inextricable de barbelés et de nombreux postes et patrouilles. Le soleil va bientôt se lever. Stirling doit se faire une raison. Il ne peut espérer mener à bien sa mission et se retire. Dix minutes plus tard, les commandos rejoignent les camions du LRDG. La sentinelle interpelle Stirling qui a oublié le mot de passe, mais aucun coup de feu ne retentit. Le soldat en faction n'a pas chargé son arme.

Stirling n'entend pas repartir sans engager l'ennemi. Avec ses hommes, il place des bombes Lewes sur des camions situés non loin d'eux. Une fois revenu, il propose à Gus Holliman de mitrailler les colonnes motorisées allemandes et les campements situés en bordure de route. Les trois camions du LRDG démarrent en trombe et commencent à remonter la voie. Les commandos ouvrent un feu nourri sur les cibles immobiles, tirant de toutes leurs armes et lançant des grenades. Les Allemands, tirés de leur sommeil par cette fusillade venue de nulle part, s'affolent tandis que des camions explosent et se mettent à brûler. Le groupe quitte la route côtière à 5 h 15 et s'enfonce dans le désert sans qu'on lui donne la chasse. Il récupère l'équipe de Mayne à l'heure prévue. Il est 7 heures.

Le groupe de Lewes est débarqué le 28 décembre à 15 heures et débute sa mission sous les meilleurs auspices. Le soir du réveillon, les hommes s'octroient un moment de détente en plein désert autour d'une bière et d'un morceau de pudding, avant de reprendre leur progression. Ils atteignent enfin l'aérodrome de Nofilia peu avant l'aube, après trente kilomètres de marche. Les commandos se dissimulent toute la journée dans une petite dépression d'où ils peuvent observer l'aérodrome. La nuit venue, ils

pénètrent à l'intérieur de la base. Les deux premiers avions sont rapidement repérés et plastiqués, mais les autres appareils demeurent introuvables. Les Germano-italiens ont étudié les premières opérations et ont pris des mesures pour contrecarrer l'action des raiders. En dispersant les appareils sur une vaste zone, ils ont trouvé une manière simple et efficace de réduire les risques.

Les hommes de Lewes tentent sans succès de repérer les avions dans l'obscurité mais c'est peine perdue. Tout à coup, les deux machines piégées s'enflamment. Toute la base est désormais en état d'alerte. Lewes décide de ne prendre aucun risque inconsidéré et de se replier sans attendre. La patrouille de Morris les récupère le 30 à 18 heures et se dirige vers la *Marble Arch* pour retrouver l'équipe de Fraser. Le lendemain, un chasseur Messerschmitt Bf. 110 survole la colonne à basse altitude. Le pilote allemand effectue un virage serré et amorce son attaque par l'arrière. D'un bond, les hommes du LRDG et du L Detachment sautent hors des camions pour se mettre à couvert. La contrée, totalement plate et dénuée de toute végétation, n'offre aucune protection. Jim Almonds et Bob Lilley mettent un FM Bren en batterie derrière un petit monticule et rispostent. Le bimoteur lourd effectue une seconde passe. Balles et obus piquettent le sable et transpercent de part en part le Chevrolet dans lequel sont encore assis Jock Lewes et Storie. Le *Lieutenant* Lewes, qui a mis trop de temps pour s'extirper du camion, est grièvement blessé. Le *Sergeant* Lilley tente en vain de stopper l'hémorragie avec des pansements, mais l'officier succombe quelques minutes plus tard. Le Me. 110, à bout de munitions, retourne à sa base, mais il est relayé par deux bombardiers en piqué Junkers 87 Stuka. Des panaches de fumée noire s'élèvent au-dessus des véhicules. Les hommes couverts de sable et de poussière restent immobiles pour ne pas attirer le feu ennemi. La colonne est matraquée pendant huit longues heures, au terme desquelles les Allemands dépêchent un avion de reconnaissance pour s'assurer qu'il n'y a aucun survivant. Jock est enterré sur place par ses hommes après une rapide prière. Un casque sur lequel est gravé son nom et un fusil sont placés sur sa tombe. Sa dépouille serait relevée plus tard pour être inhumée dans le cimetière d'El Alamein. Ainsi disparaît le cofondateur du SAS.

Les six véhicules de la patrouille ont été détruits. Morris et ses hommes, que rien n'arrête, récupèrent tout ce qui peut l'être sur les

carcasses pour remettre un camion en état de marche. On embarque les vivres, l'essence et autant d'hommes que possible. Pour Morris, il s'agit maintenant de retrouver la bande de Bill Fraser. Le *Corporal* White et neuf membres du LDRG continueront à pied à travers le désert.

Fraser est déposé à 16 kilomètres de sa cible par la T2 Patrol du *Second Lieutenant* Morris. Les cinq hommes postés sur une hauteur dominant la route côtière et l'aérodrome observent un incessant ballet de Ju-87 Stuka venus se ravitailler en carburant avant de repartir. Aucun appareil n'y stationne la nuit.

Au bout du troisième jour, Fraser a décidé de mettre un terme à la mission et de rejoindre le point de rendez-vous avec le LRDG. L'endroit est désert. Ils ne le savent pas, mais il y a eu une terrible méprise sur le lieu de recueil. Le *Lieutenant* Morris les attend depuis plusieurs heures près de la *Marble Arch*. L'inquiétude croît, mais les commandos ne sont pas hommes à céder à la panique. Ils vont attendre patiemment six jours durant. De son côté, avant d'avoir épuisé les rations en eau et en nourriture, Fraser décide de rejoindre les lignes britanniques à pied, à plus de 300 kilomètres. Le *Sergeant* Du Vivier décrit dans un petit carnet cette équipée jour après jour. Ils marchent en économisant au maximum l'eau restant au fond de leurs gourdes d'un demi-litre, en dépit de la soif qui les tenaille. Le sous-officier s'humecte la bouche et recrache l'eau dans sa gourde. Il suce de petits cailloux pour continuer à saliver. La nuit venue, les cinq commandos se protègent comme ils peuvent avec l'unique couverture dont ils disposent. Le deuxième jour, ils repartent après avoir pris une petite collation. La déglutition est de plus en plus difficile. En fin de journée, ils repèrent ce qui ressemble à une étendue d'eau, qui s'avère tellement salée qu'elle en est imbuvable. Les hommes recrachent les premières gorgées. Fraser et Du Vivier tentent de distiller le précieux liquide pendant que leurs compagnons partent en reconnaissance. L'eau placée dans une gourde est portée à ébullition sur un feu dont le combustible est constitué de déjection de chameau. La vapeur d'eau est récupérée dans une seconde gourde reliée à la première par un tuyau en caoutchouc. Le procédé est efficace, mais il faut plus d'une heure pour récupérer à peine un quart de litre. De leur côté, Tait, Byrne et Phillips ont réussi à récupérer deux jerrycans remplis d'eau potable auprès de l'équipage d'un camion allemand arrêté sur le bord de la route. Les trois compères ont mystifié l'ennemi en se faisant passer pour

des prisonniers de guerre en cavale. Les trois jours suivants, les hommes poursuivent leur chemin grâce à cette réserve providentielle, mais le 2 janvier 1942, celle-ci est épuisée sans qu'aucun point d'eau n'ait été découvert. À la fin du troisième jour, ils croisent la route d'un petit convoi italien ayant fait halte près de l'oued d'El Faregh. Vers 19 h 30, alors que la luminosité diminue, le petit groupe rampe en direction du véhicule et s'élance revolver au poing. Ils neutralisent les quatre soldats italiens sans coup férir. Ces derniers, surpris, craignent pour leur vie, mais ils sont soulagés en s'apercevant qu'il ne s'agit pas de rôdeurs arabes. Ils proposent aux Britanniques de les laisser sur place en leur donnant leur parole de ne pas donner l'alerte, persuadés qu'ils seraient de toute manière bientôt capturés. Les commandos fouillent le camion. Bob Tait découvre une bouteille, mais se rend rapidement compte qu'elle est remplie d'essence. Fraser vidange le radiateur pour récupérer l'eau rougeâtre qu'il contient, mais celle-ci est imbuvable. Ils s'éloignent avec pour seul butin quelques conserves et un petit réchaud, en laissant derrière eux les Italiens finir leur nuit. Le lendemain soir, après une nouvelle journée de marche éreintante, les hommes montent une embuscade le long d'une piste et parviennent à capturer une voiture Kübelwagen et ses deux occupants. Ils s'entassent à l'arrière du véhicule et forcent les Allemands à les conduire sous la menace d'une arme. Ils ne peuvent pas prendre le risque de les laisser derrière eux. Ils traversent Mersa Brega et passent devant l'auberge attaquée par l'équipe de Jock deux semaines plus tôt. À leur grand désarroi, l'endroit fourmille d'ennemis. La voiture bifurque au Sud à travers le désert, mais au bout d'une vingtaine de kilomètres, elle s'enlise et doit finalement être abandonnée. Fraser et les siens laissent les Allemands à leur sort et reprennent la route à pied. Leurs lignes ne sont plus qu'à 60 kilomètres.

À Jalo, l'inquiétude grandit et on imagine le pire. Enfin, le 1er janvier, Stirling et Mayne voient arriver à Jalo le camion Chevrolet transpercé de toute part, rafistolé et surmonté de grappes humaines. Ils apprennent la mort de Lewes. L'unité tout entière est affectée par sa disparition, et plus encore David Stirling. Si les deux officiers possédaient des personnalités très différentes, ils se complétaient à merveille. Le groupe du *Corporal* White rallie la base après huit jours de marche et de souffrance, mais White, les pieds en sang, a dû être laissé en arrière. Après avoir échappé à plusieurs

échauffourées, le groupe de Fraser, en haillons et à bout de force, est pris en charge le 10 janvier 1942 par une patrouille d'automitrailleuses britanniques et dirigé vers le QG du *General* Ritchie qui écoute avec attention le rapport du *Lieutenant* Fraser. Stirling apprend qu'ils sont sains et saufs deux jours plus tard.

QUI OSE GAGNE

La Cyrénaïque a été reprise, la place de Tobrouk est hors de danger et Benghazi est sur le point de tomber. La 8th British Army a été saignée à blanc. Le MEHQ pense à tort que l'Afrikakorps est neutralisée pour plusieurs mois. Ce faux sentiment de sécurité va coûter ses renforts à Auchinleck. En réalité, la retraite germano-italienne s'est effectuée en bon ordre. En Méditerranée, le transfert depuis le front de l'Est vers la Sicile des 800 appareils de la II. Luftflotte a permis aux Allemands de reprendre la maîtrise des airs. Les bombardements diurnes s'intensifient contre l'île de Malte. Malgré l'arrivée de nouvelles escadrilles de chasse, les destructions sont telles que l'île perd une grande partie de sa capacité offensive et permet aux convois de l'Axe de gagner Tripoli avec un minimum de perte. Essence, blindés et vivres sont débarqués des navires italiens. Quarante-quatre chars viennent ainsi renforcer la 15. Panzerdivision.

Le L Detachment a porté des coups sévères à la Luftwaffe et à la Regia Aeronautica. Quatre-vingts avions ennemis, de nombreux camions ont été détruits en deux semaines. Stirling décide de rapatrier sans attendre à Kabrit son unité dont l'effectif s'est considérablement amoindri. Il lui faut trouver un remplaçant à Lewes ; l'équipe de Fraser manque encore à l'appel. Marriott et Reid lui ont confirmé que ses résultats ont fortement impressionné l'état-major. Le capitaine n'est pas très enthousiaste à l'idée de retourner au Caire, mais il doit impérativement rencontrer le commandant en chef. Il se présente donc avec une barbe de plusieurs semaines à Auchinleck qui ne s'en offusque nullement. Le général se montre très impatient de connaître les nouveaux plans de cette tête brûlée, qui ne fait rien comme tout le monde. Après avoir félicité son supérieur pour son offensive victorieuse, Stirling expose ses vues. Il sait que c'est la logistique qui va décider de l'issue de la guerre en Afrique du Nord. Les missions du L Detachment ont mis en exergue la vulnérabilité des

infrastructures de Rommel. Il veut donc tenter le tout pour le tout en attaquant Bouerat, qui est devenu, depuis l'évacuation de Benghazi, le principal port d'approvisionnement du Deutsches Afrikakorps, en particulier pour le carburant. La mission est risquée car Bouerat se situe à plus de 550 kilomètres à l'Ouest des lignes britanniques. L'attaque pourrait être lancée par une douzaine de commandos à la mi-février, par une nuit sans lune. Stirling réclame le concours d'un officier de la Special Boat Section. Cette petite unité, composée de nageurs de combat, est spécialisée dans l'exploration des côtes et des ports. Stirling mise sur la ruse pour pénétrer dans l'antre sans se faire remarquer, mais il sait aussi que les risques sont énormes et un grain de sable peut faire capoter l'opération.

Auchinleck est surpris par cette nouvelle preuve d'audace. Attaquer un port bien défendu, loin derrière les lignes ennemies, est un aller simple vers la mort ou la capture. Toutefois, l'unité a gagné la reconnaissance et le soutien du haut commandement. Le général se laisse persuader, et autorise Stirling à recruter une quarantaine d'hommes et six officiers supplémentaires, pour renforcer les deux squadrons de cinquante hommes chacun que compte l'unité. Pour conclure, il annonce à Stirling sa promotion au rang de major.

Fort des premiers succès obtenus par son détachement, Stirling décide de la doter d'un insigne alors que cet honneur est traditionnellement réservé aux régiments dans l'armée britannique. Le *Corporal* Robert « Bob » Tait est choisi pour le dessiner. Le fond mêle le bleu clair et le bleu foncé en référence aux couleurs des équipes d'aviron d'Oxford et de Cambridge. S'y détachent un poignard et la devise du Special Air Service, « Qui ose gagne ». Le fabricant John Jones, chargé de fabriquer les insignes en tissu, ajoute des ailes au poignard. Quoique l'état-major ait ordonné que les hommes continuent à porter les insignes de leurs unités d'origine, Stirling fait coudre les nouveaux insignes aux poignards ailés sur les bérêts blancs, autre pièce d'uniforme que les hommes ont été autorisés à porter, non sans déclencher quelques bagarres. Le brevet de saut des SAS diffère lui aussi de celui adopté en 1940 par les troupes parachutistes. Le parachute blanc est encadré par une paire d'ailes égyptiennes rehaussée de bleu. L'idée est née lors d'une soirée bien arrosée à l'hôtel cairote *Shepheard's*, durant laquelle Jock Lewes avait été frappé par une fresque représentant un ibis sacré aux ailes déployées. L'insigne, attribué après le septième saut, est

originellement porté sur la manche, mais les commandos les plus méritants, ceux qui ont participé à trois missions, sont autorisés à le porter sur la poitrine du côté gauche.

Pour planifier son prochain raid et la réorganisation de son unité, Stirling s'installe chez son frère Peter en poste à l'ambassade du Caire. Pendant une semaine, l'appartement cairote se transforme en centre de commandement improvisé. Des lits de camps, des sacs de couchage s'entassent dans le salon ; des cartes, des documents et des dizaines de photographies aériennes sont disséminés dans les pièces. La sonnerie du téléphone tinte constamment. Les succès militaires du jeune major n'ont pas suffi à amadouer les officiers récalcitrants du MEHQ ; il lui faut convaincre et louvoyer pour emporter de haute lutte le moindre avantage.

Pour compléter ses effectifs, Stirling se mue en sergent recruteur. C'est ainsi qu'il rencontre Fitzroy McLean, un ami de Peter. Ce fils d'une bonne famille écossaise a mis délibérément fin à une brillante carrière de diplomate pour s'engager comme simple soldat au The Queen's Own Cameron Highlanders Regiment. Pour échapper au Foreign Office désireux de le récupérer, le *Lance Corporal* McLean entame une carrière politique et se présente comme candidat du parti conservateur. Il remporte une victoire inattendue dans le Lancashire, mais il démissionne pour rejoindre les Camerons en Égypte. Stirling est immédiatement séduit par son caractère volontaire et sa détermination à combattre envers et contre tous. Il le rallie rapidement à sa cause et l'envoie en camion à Kabrit.

Une autre recrue haute en couleur vient renforcer l'effectif. Le *Captain* Bill Cumper, officier des Royal Engineers sorti du rang, est un expert en explosifs. Sa nonchalance et son fort accent de Cockney, son humour irrésistible et sa passion dévorante pour les bombes en font un personnage atypique très apprécié, en particulier des Français. Stirling peut enfin s'enorgueillir d'une recrue de choix, Randolf Churchill. Le fils du Premier Ministre britannique, qui a suivi une formation de commando quitte avec un plaisir certain les bureaux de l'état-major du Caire.

Le *Major* Stirling apprend également qu'un groupe comprenant une centaine de parachutistes de la France Libre vient de débarquer à Alexandrie. Ces hommes, tous brevetés et parfaitement entraînés, correspondent exactement à ce que recherche le commandant du Special Air

Service. Ils sont issus de la 1ère compagnie d'infanterie de l'Air (1ère CIA), créée le 29 septembre 1940 à Londres par le général de Gaulle selon l'ordre n° 765. Elle se compose d'une cinquantaine d'hommes, de trois sous-officiers, d'un médecin militaire, de deux officiers issus de toutes les armes et de jeunes évadés de France. Après un passage par la *Parachute Training Shool* de Ringway, ils ont reçu une rude formation de commando au camp d'Inchmery-House à Exbury, face à l'île de Wight.

Le capitaine Georges Bergé, qui en assure le commandement, s'est très tôt intéressé à l'arme parachutiste. Il a intégré le 601e Groups d'Infanterie de l'Air dès sa création en 1937. Bergé est blessé à deux reprises pendant la campagne de France – il a rejoint les rangs gaullistes à Londres le 23 juin 1940.

Deux des trois sections d'infanterie ont rejoint la Syrie en septembre 1941 pour former le peloton parachutiste du Levant. La dernière section aux ordres du capitaine René-Georges Weill est restée en Angleterre et sert de vivier au Special Operation Executive (SOE) britannique et au service de renseignements français pour des missions clandestines en France. Le peloton parachutiste du Levant devient la 1re compagnie de chasseurs parachutistes (1re RCP) le 5 octobre 1941. Les paras français sont affectés à la base aérienne de Mezze quand Stirling rencontre le général Catroux, haut-commissaire au Levant, et obtient de lui l'autorisation d'intégrer le contingent français à son unité.

Les Français gagnent le *Combined Training Center* de Kabrit pour poursuivre la formation des nouvelles recrues volontaires engagées au Moyen-Orient. Les parachutistes de la France libre découvrent cette unité hors norme qu'est le Special Air Service et s'initient sans attendre à ses méthodes. Le *Major* Stirling apprécie la personnalité de Bergé. Ils partagent la même conception de l'utilisation des parachutistes, fondée sur les notions d'audace, de courage, de mobilité et de souplesse d'emploi. Le mot « recul » ne fait pas partie de leur vocabulaire. L'impatience des Français d'en découdre, leur trempe face à l'ennemi ravit également le Britannique, qui va faire du French squadron, au fil des mois, une composante essentielle du Special Air Service.

NEUTRALISER BOUERAT

Le *Captain* Mayne nouvellement promu est chargé de superviser l'instruction des nouveaux arrivants. Stirling retourne quant à lui à Jalo avec 16 hommes sélectionnés pour participer au raid contre Bouerat. L'équipe est renforcée par le *Corporal* Barr et le *Captain* G. Duncan de la SBS (Special Boat Section). La 1st Special Boat Section, également appelée Folboat Section a été créée en juillet 1940 pour l'entraînement des commandos et la participation à des raids sur les côtes ennemies. Un groupe de 16 hommes, placé sous le commandement du *Lieutnant* Roger Courtney, est arrivé en Égypte avec le No 8 Commando en février 1941. Il opère aux côtés de la 1st Submarine Flotilla basée à Alexandrie. Les hommes sont amenés sur zone par des sous-marins et des bâtiments de surface. Ils effectuent des missions de reconnaissance des côtes et de sabotage à travers la Méditerranée. À bord de kayaks pliants, ils infiltrent les ports par la mer et utilisent des mines à ventouse pour couler les navires et éventrer les cuves de carburant installées à fleur de côte.

Le 17 janvier, les SAS montent à bord des sept véhicules composant la G1 Patrol du *Captain* A. D. N. Hunter. Un officier et un sous-officier appartenant au service de renseignement de la Royal Air Force se sont joints à l'expédition. Cinq jours plus tard, la colonne arrive en vue des crêtes surplombant l'oued Tamet et décide de s'y installer pour la nuit. Stirling est inquiet. Il attend qu'on lui transmette par radio les informations que les analystes de la RAF ont pu tirer des dernières photographies aériennes du port. Or aucune transmission du QG n'a été captée depuis deux jours. Il décide de rompre le silence radio avec l'accord du *Captain* Hunter et prend le risque de faire repérer le groupe par les stations de goniométrie ennemies. La réponse arrive une heure plus tard. Les analystes n'ont pas encore réussi à localiser les stations de pompage.

Le lendemain matin aux premières lueurs du jour, les camions entament une périlleuse descente pour rejoindre l'oued quand un avion de reconnaissance italien survole la zone avant de s'éloigner. Hunter donne l'ordre aux équipages de se disperser et de trouver des abris. Trente minutes plus tard, six bombardiers font leur apparition. Ils pilonnent et mitraillent la zone pendant une heure. Une nouvelle formation prend le relais une heure plus tard. Ce n'est que vers 18 heures que le LRDG peut à nouveau se mettre en mouvement. Le véhicule radio et ses trois occupants manquent à

l'appel. Le convoi remonte l'oued et fait halte à 80 kilomètres de la mer. Les membres du commando vérifient une dernière fois les armes et l'équipement. L'équipe du SAS-SBS, Hunter et Sadler, son navigateur, et deux autres membres du LRDG, montent à bord d'un Chevrolet afin de ne pas éveiller les soupçons des Italiens. Le véhicule a encore 40 kilomètres d'étendue désertique à franchir avant de pouvoir atteindre la route reliant El Agheila à Misrata. Un nouveau coup dur vient frapper le groupe. Le chauffeur ne parvient pas à éviter un fossé et l'embardée brise en deux le fragile kayak en bois monté au cours de la halte précédente. L'attaque par voie de mer doit être abandonnée. Stirling ne se laisse pas abattre et attribue un nouvel objectif à l'équipe de la SBS. Duncan, Barr et le *Corporal* Rose sont chargés de détruire la station radio de Bouerat pendant que le reste du groupe s'occupera des installations portuaires. Le camion atteint la route côtière vers 23 heures et la remonte à vive allure. Il s'arrête en contrebas de la chaussée à trois kilomètres de la ville endormie. Les montres indiquent minuit ; le retour est prévu à deux heures du matin.

Les commandos, scindés en quatre équipes respectivement dirigées par Duncan, Stirling, Riley et Kershaw partent à cinq minutes d'intervalle et se glissent le long des murs des habitations. Les sens en éveil, ils arrivent sur la jetée du port qui, à leur grande surprise, n'est pas gardée. Le commandement de la garnison italienne, se croyant protégé des incursions ennemies, n'a placé aucune sentinelle. Les commandos pénètrent dans les entrepôts portuaires et posent leurs charges explosives dans des dépôts de vivres, dans un atelier et sur deux stations de pompage découvertes par hasard. Les deux pétroliers au mouillage aperçus sur les photos sont absents, mais les vapeurs de carburant saturant l'air prouvent que le transfert à terre a été réalisé quelques heures auparavant. Lors du décrochage, le groupe de Stirling découvre un parc de camions-citernes alignés sur plusieurs rangs. Cinq minutes sont nécessaires pour les miner. Le major et ses hommes retournent au véhicule où les attend Hunter. Ils sont bientôt rejoints par Kershaw et Riley qui ont pris le temps de saboter un canon de DCA croisé sur le chemin du retour. Tout s'est remarquablement bien passé, mais le groupe de Duncan est très en retard. Après avoir tardé à trouver la station, le commando est resté caché un long moment pour échapper aux gardes sur le qui-vive après qu'un des Britanniques a par mégarde heurté un jerrycan vide. Une fois le calme

revenu, Duncan et ses deux acolytes ont placé leurs bombes ainsi qu'une charge de TNT sur le local radio avant de s'éclipser. Ils ont pris trop de retard pour être à l'heure au rendez-vous. Stirling, qui guette leur retour, aperçoit des éclairs lumineux qui lui laissent penser que Duncan est en fâcheuse posture. Il repart avec Cooper et Seekings et tombe sur une douzaine de camions de transport. Il pose ses dernières bombes Lewes et revient au point de rendez-vous. Il est 2 h 35 quand les premières explosions illuminent la nuit. Le port est mis hors d'usage pour plusieurs semaines et le carburant détruit est un coup sérieux porté à Rommel. Hunter décide de ne pas attendre Duncan plus longtemps et de repartir avant le lever du soleil. Il a vu juste car un ronronnement de moteur se fait bientôt entendre. Les véhicules du LRDG se dispersent et les équipages déploient des filets de camouflage sur les carrosseries. Les Ghibli à la recherche des raiders se succèdent au-dessus du désert, mais les camions qui se confondent avec les broussailles sont invisibles. À l'heure du déjeuner, une violente tempête de sable se lève, qui interrompt opportunément les recherches aériennes. Les Britanniques protègent leurs armes du sable et s'emmitouflent en attendant l'accalmie. Il est 21 heures quand ils peuvent enfin repartir à la recherche de Duncan. Deux hommes armés de pistolets-mitrailleurs prennent place sur les ailes du véhicule. Le camion suit une piste longeant la route de Bouerat sur trois kilomètres quand un homme aperçoit un tas de branches. C'est le signal signifiant que Duncan est dans les environs. Tout à coup, trois silhouettes émergent d'un repli de terrain à une vingtaine de mètres. L'officier de la SBS fait son rapport. Lui et ses hommes se sont rendus au second point de regroupement distant de dix kilomètres du premier. Ils ont pu admirer les incendies ravageant le port et ils ont ensuite attendu patiemment le retour de leurs camarades, cachés dans un trou en bordure de piste. Plusieurs véhicules sont passés pendant la journée au ras de leur cachette sans les détecter.

Le Chevrolet mené à bon train par « Flash » Gibson rejoint la route et s'éloigne de Bouerat sans rencontrer âme qui vive. Alors que le froid et la fatigue commencent à engourdir les corps, une masse sombre se détache sur le côté de la piste. Gibson freine pour permettre à Stirling et Hunter de s'en approcher. Il s'agit cette fois d'un camion-citerne de grande dimension. Le major, qui n'en demandait pas tant, saisit l'occasion d'utiliser les dernières bombes et de faire une démonstration du savoir-faire du L Detachment aux

membres du LRDG. Seekings place une charge sur le véhicule, mais le détonateur est défaillant et ne déclenche pas l'explosion. Seekings revient avec son chef près du camion. Au moment ou Stirling se saisit de l'engin, le crayon fuse. Instinctivement, il le lance au loin. Les deux hommes ont juste le temps de se jeter au sol. Réveillé par la déflagration, terrifié, le chauffeur italien sort de la cabine du camion et se rend aux commandos. Stirling place une seconde charge sur le réservoir. Cette fois, il n'y a aucun dysfonctionnement. Une énorme boule de feu s'élève au-dessus du désert.

La folle équipée n'est pas terminée. En effet, quinze minutes plus tard, des silhouettes surgissent de chaque côté de la piste à la hauteur d'un fort supposé abandonné. Un feu nourri s'abat sur les commandos. Stirling hurle à « Flash » Gibson de quitter la route, mais le conducteur décide de foncer droit devant, pied au plancher. Les balles et les grenades italiennes encadrent le camion qui force le barrage. À l'arrière, Cooper et Seekings armés de leurs Tommy guns fauchent les soldats à bout portant. Ils rejoignent le reste de la patrouille du LRDG et prennent la direction de Jalo.

DÉGAGER BENGHAZI

Le 30 janvier 1942, le *Major* Stirling capte un bulletin de la BBC et comprend pourquoi les navires ne se trouvaient plus à Bouerat. Le 21 janvier, Rommel a lancé une violente contre-attaque pour reprendre Benghazi. Les Panzers ont progressé de plus de 250 kilomètres en moins d'une semaine. Ils sont entrés dans Adjedabia puis Msous, obligeant la 8th British Army à se replier vers l'Égypte en abandonnant le port libyen. Le LRDG doit abandonner la base de Jalo, menacée. L'arrivée des troupes de l'Axe n'est plus qu'une question d'heures. La G2 Patrol du *Captain* Timpson est dépêchée sur les lieux pour procéder à la destruction des dépôts et du matériel qui n'a pu être emporté. Les scorpions du désert établissent un campement provisoire dans un coin reculé de l'oasis et sillonnent le secteur en attendant les retardataires. La G1 Patrol de Hunter s'attarde peu de temps à Jalo et repart pour Siwa avant de gagner le camp de Kabrit.

L'Afrikakorps de Rommel avance de 42 kilomètres par jour, mais la pénurie d'essence brise finalement son élan et permet à Ritchie de replier les troupes britanniques derrière la ligne fortifiée de Gazala. Aucun des

deux camps n'est capable de lancer une nouvelle offensive avant plusieurs mois. Auchinleck profite du répit pour consolider ses positions défensives en édifiant une ligne de camps retranchés entre Gazala et Bir Hakeim pendant que Rommel tente de résoudre ses problèmes d'approvisionnement. À son arrivée à Kabrit, David Stirling retrouve le L Detachment livré à lui-même. Le *Captain* Mayne, qui était censé superviser l'instruction des nouvelles recrues, s'est totalement désintéressé de sa charge pour sombrer dans une profonde apathie. L'officier est resté la majeure partie de son temps sous sa tente à lire les romans envoyés par sa mère ou à se saoûler au mess avec les sous-officiers. Le major rabroue vertement son subalterne, mais réalise que Paddy est un homme d'action à qui le rôle d'instructeur convient mal. Le *Sergeant Major* Pat Riley et Jeff du Vivier, qui le seconde, sont donc chargés à sa place de la formation.

Le MEHQ programme une série de raids contre les aérodromes installés autour de Benghazi. Stirling n'entend pas se limiter à ces actions périphériques. Il veut pénétrer à l'intérieur du port et réduire les capacités offensives des armées germano-italiennes. Cette mission particulièrement risquée nécessite la mise sur pied d'un groupe de choc. Il recrute donc des hommes aux compétences bien particulières. Stirling, Mayne et six autres commandos du L Detachment vont faire équipe avec six membres de la SBS. Ils sont accompagnés du *Captain* Bob Melot, un ancien homme d'affaire belge, arabophone, faisant partie de l'Intelligence Service ; de Gordon Alston, un jeune officier de renseignement connaissant parfaitement Benghazi et de deux auxiliaires senoussis de l'armée britannique qui feront office d'éclaireurs.

La S2 Patrol du *Second Lieutenant* Olivey quitte Siwa le 15 mars au petit matin. Afin de pouvoir s'infiltrer dans la ville sans se faire repérer, un véhicule de prise et le Blitz Buggy, un camion Ford armé de quatre mitrailleuses Vickers, habilement maquillé en voiture d'état-major allemande, se joignent à l'expédition. La colonne emprunte Trig al Bab, une ancienne piste de caravane menant à la mer. Plus de 650 kilomètres séparent la base de l'objectif. Le deuxième jour, la voiture de prise saute sur une mine. Ses occupants, le *Lieutenant* Sutherland et le *Sergeant* Moss de la SBS, blessés, doivent être évacués. Une fois arrivé sur la route côtière, le véhicule transportant Mayne, Bennet, Burns et Rose quitte la patrouille du LRDG pour rejoindre un aérodrome satellite de Berca. Le *Captain* Alston et

le *Lieutenant* Dodds accompagnés de leurs équipes s'éloignent à leur tour pour attaquer l'aérodrome principal de Berca et clui de Slonta. Stirling et Fraser, quant à eux, doivent s'occuper de Benina et de Barce. Dans la nuit du 20 au 21 mars, les quatre groupes fondent sur leurs objectifs et connaissent des fortunes diverses. Alston ne parvient pas à localiser son objectif et Dodds ne réussit pas s'approcher de l'aérodrome de Slonta, trop fortement défendu. Il doit rebrousser chemin sans avoir pu placer une seule charge. L'équipe de Fraser réussit à pénétrer à l'intérieur de l'enceinte de l'aérodrome de Barce et détruit un avion et quatre camions-ateliers, mais une fois encore, c'est Mayne qui tire son épingle du jeu. Il n'a pas réussi à atteindre Berca, mais il s'est rabattu sur un aérodrome secondaire et a ajouté quinze appareils à son palmarès. Néanmoins, Jock Byrne est fait prisonnier. Trompé par sa carte, Mayne rate le lieu de rendez-vous, mais réussit à rallier le second point distant de 80 kilomètres grâce à l'aide une tribu sénoussie acquise à la cause des Britanniques. Après un bon repas et une nuit de repos, les raiders sont réveillés une voix anglaise. Il s'agit d'un des hommes de Stirling.

Le major et groupe n'ont trouvé qu'un terrain vide à Benina et sont repartis pour Benghazi, mais l'aube approchant, ils ont dû se replier sur Gasr el Gehesc. Le 24 mars, les deux Senoussis envoyés en éclaireurs rapportent que la voie menant jusqu'au port libyen est libre. Stirling, Cooper, Seekings, Alston, le *Captain* Allot et deux caporaux de la SBS se mettent en route. Ils installent un camp à 10 kilomètres de la ville. La nuit suivante, le Blitz Buggy conduit par Stirling pénètre dans Benghazi en toute tranquillité. À bord, les sept occupants scrutent les ruelles et les bâtiments, prêts à faire feu à la moindre alerte. Ils arrivent aux abords du port qui est protégé par un grillage. Les officiers décident de continuer vaille que vaille. Le véhicule est dissimulé dans un quartier récemment détruit par un bombardement. L'équipe de la SBS doit pénétrer dans le bassin en kayak et poser des mines sur les navires au mouillage, mais le frêle esquif ne peut être mis à l'eau en raison de la forte houle. Avec son flegme habituel, Stirling part arpenter les rues désertes de Benghazi en attendant une accalmie. L'ennemi, qui se croit protégé par le désert, fait preuve d'un laxisme déroutant. L'Anglais ne croise qu'un Italien aviné. À son retour, il constate qu'Allot a fait démonter l'embarcation. Le chef du L Detachment n'entend pourtant pas partir sans avoir fait parler la poudre. Une nouvelle

reconnaissance sur Benina révèle la présence d'une trentaine d'avions. Dans la nuit du 26 au 27 mars, les commandos pénètrent dans la base et découvrent qu'il s'agit de leurres, mais parviennent néanmoins à détruire cinq appareils parqués dans les hangars. L'équipe retrouve la S2 Patrol le lendemain matin.

Au Caire, l'indépendance des armées privées est remise en question par une partie de l'état-major. Dans un mémorandum secret, le *Brigadier General* John Whiteley prône la mise en place d'un commandement unique pour coordonner l'action de ces différentes unités. Cette décision aurait pour conséquence de les priver de l'indépendance opérationnelle qui jusqu'à présent leur a permis d'obtenir de brillants résultats. La SBS, le LRDG, l'Oasis Force (également appelée Force E) et le L Detachment sont directement visés. Il est proposé que l'unité de Stirling soit dissoute et redevienne une unité parachutiste conventionnelle. L'Operation Branch souhaite en effet pouvoir l'utiliser dans un rôle tactique : parachutés derrière les lignes ennemies, elle fixerait les forces adversaire et tiendrait ses positions jusqu'à l'arrivée des unités terrestres. Le chef de l'état-major du MEHQ, le *Lieutenant General* Arthur Smith, informe Ritchie de sa volonté de reprendre en main le Special Air Service et de réfreiner le turbulent major, mais ses derniers coups d'éclat et la pénurie en hommes dont souffre l'armée britannique l'incite à la patience. La sourde menace pesant sur le L Detachment inquiète Stirling qui reste convaincu du rôle stratégique plutôt que tactique de l'unité. Il veut accroître ses effectifs et augmenter le nombre d'opérations. Les récents recrutements ne sont pour lui qu'une première étape. L'officier voit plus loin, plus grand. Il propose ainsi au MEHQ de recruter deux bataillons en prélevant cinq hommes au sein de chaque bataillon présent au Moyen-Orient. Le Middle East Commando, la SBS et les FFL sont des viviers qui peuvent également lui permettre d'augmenter ses effectifs. Mais la majorité des commandants d'unité s'opposent à son projet, à l'image du *Colonel* Airey du Middle East Commando, qui refuse de lui céder ses meilleurs éléments, même si son unité est sous-employée.

Dans l'immédiat, Stirling charge Fitzroy McLean de planifier un nouveau raid contre Benghazi. Il faut avant tout remplacer les kayaks, beaucoup trop fragiles pour supporter les pistes défoncées du désert libyen. McLean parvient à se procurer deux canots gonflables utilisés par les Royal

Engineers pour le franchissement et les reconnaissances, que les SAS peuvent manœuvrer par eux-mêmes. Bill Cumper initie Stirling, McLean, Seekings et Cooper à l'utilisation des bombes adhésives. Un exercice grandeur nature est mené de nuit dans le port de Suez. Stirling et trois commandos s'infiltrent jusqu'aux docks et mettent à l'eau les deux embarcations. Des charges inertes sont placées sur les coques de deux pétroliers sans que les canots soient repérés. Les instances de la Royal Navy ne sont informées que le lendemain de cette intrusion.

Le 15 mai, Stirling prend la tête d'un nouveau groupe pour opérer le second raid contre Benghazi. En sus de ses deux fidèles, Cooper et Seekings, McLean, Alston et Rose sont de la partie, ainsi que Randolf Churchill qui n'a pourtant pas terminé le programme d'instruction dispensé aux nouvelles recrues. Le *Major* s'est laissé convaincre par l'enthousiasme débordant de ce jeune capitaine, mais il n'entend pas l'exposer plus que nécessaire. Le jeune officier, qui a hérité de la combativité et de la fougue de son père, devra se cantonner à un rôle de simple observateur. L'équipe, escortée par la G2 Patrol du *Lieutenant* Robin Gurdon, effectue une halte à Alexandrie pour étudier une maquette de la ville de Benghazi, puis se rend à Siwa. Dès le lendemain, les camions Chevrolet et le Blitz Buggy pénètrent en Libye. La traversée des étendues rocailleuses et des oueds est particulièrement éprouvante pour les mécaniques. Le 20 mai, les raiders établissent leur campement sur une crête dominant la plaine côtière. Alors que les hommes préparent leur matériel, Seekings se blesse à la main en manipulant un détonateur. Le *Lieutenant* Churchill le remplace au pied levé. Le 21, en fin d'après-midi, la camionnette Ford du L Detachment, escortée par deux camions du LRDG, se dirige vers Benghazi. Le véhicule, à bout de souffle, couine de toute part, mais il réussit à atteindre la route bitumée. Six heures ont été nécessaires pour franchir les vingt derniers kilomètres. Rapidement, les raiders aperçoivent au loin le halo lumineux d'une lampe. Ils sont arrêtés par trois soldats italiens armés de pistolets mitrailleurs, mais le groupe franchit sans encombre le barrage routier grâce au culot de McLean et à sa parfaite connaissance de la langue italienne. La facilité avec laquelle ils sont parvenus à tromper les gardes les rend fébriles, d'autant qu'un véhicule leur emboîte le pas. Arrivés en ville, l'apparition soudaine de fusées éclairantes et le déclenchement d'une sirène font penser aux commandos qu'ils ont été repérés. Ils décident de piéger le véhicule et de

s’échapper à pied, mais au détour d’une petite rue, le groupe tombe nez à nez avec un *carabinieri*. McLean, imperturbable, l’interroge en italien sur ce remue-ménage et apprend qu’il s’agit d’une simple alerte aérienne. Johnny Cooper retourne en toute hâte au Blitz Buggy pour désactiver le détonateur placé au milieu des bombes Lewes. Il s’en est fallu de peu. Pendant que Churchill et Rose gardent la camionnette cachée dans un garage, le reste de l’équipe se faufile jusqu’au port. Stirling et Alston partent reconnaître les abords pendant que McLean et Cooper s’occupent des canots. Cette activité inhabituelle intrigue les sentinelles italiennes, mais McLean parvient à endormir leur méfiance avec un aplomb défiant l’imagination. Pourtant, malgré tous leurs efforts, les deux commandos ne parviennent pas à gonfler les embarcations. Dépités, ils rejoignent le garage et y restent reclus avec le reste du groupe toute la journée en attendant de se replier, à la faveur de la nuit, en direction du djebel Akhbar où les attendent Gurdon et ses hommes. Un petit crochet par Benina leur permet de détruire quelques avions. Les commandos repartent ainsi à Siwa en ayant fait parler la poudre.

L’audace insensée des SAS n’a pas été payante, mais elle leur a permis d’expérimenter de nouveaux matériels et d’élargir le spectre de leurs missions. L’association avec le LRDG et la SBS leur permet en outre d’acquérir l’expérience et les compétences nécessaires à la mise en œuvre de nouveaux moyens d’action en totale autonomie.

SAUVER MALTE

Peu après leur retour, Stirling quitte Alexandrie pour se rendre au Caire. Sur la route, la voiture croise un convoi de camions, mais au moment où elle arrive à la hauteur du dernier véhicule, ce dernier fait un violent écart, la percute et l’envoie au fossé. Le choc est particulièrement violent. Le major s’en tire avec une fracture du poignet ; les autres occupants ont eu moins de chance. Le jeune Churchill, qui souffre d’un tassement de vertèbres, est rapatrié en Angleterre. McLean et Rose, victimes de fractures multiples, ne seront pas opérationnels avant trois mois. Le correspondant du *Daily Telegraph,* Arthur Merton, est tué sur le coup. À peine sorti de l’hôpital militaire, Stirling gagne le GHQ, bien

décidé à saisir l'opportunité que lui offre la conduite de la guerre de faire taire ses détracteurs.

Les armées germano-italiennes resserrent en effet leur étreinte sur Malte, clé de voûte de la stratégie britannique en Méditerranée. Ce rocher surpeuplé contrôle la route menant aux Indes *via* Gibraltar et le canal de Suez. Il subit des bombardements quotidiens de jour comme de nuit. Soldats, marins et pilotes sont en alerte constante. Dans le port, les sous-marins restent immergés le jour pour échapper aux bombes. Le croiseur *HMS Penelope*, criblé d'éclats, est surnommé « l'écumoire de sa majesté ». Le 6 mars, le porte-avions *HMS Eagle* réussit à acheminer dix-huit chasseurs Spitfire pour renforcer la défense de Malte, terriblement affaiblie par les attaques.

Pour la population, la situation est critique. Les 280 000 habitants apprennent à vivre au rythme des alertes aériennes et des bombardements, mais les rations journalières sont au plus bas, faute d'approvisionnement. Deux convois en partance d'Alexandrie et de Gibraltar sont organisés.

Dans un télégramme daté du 2 juin, Churchill somme le *General* Auchinleck de passer à l'offensive avant la mi-juin pour sauver l'île. Il sera tenu pour responsable en cas d'échec et relevé de son commandement. Or la situation semble inextricable. Les aérodromes germano-italiens ont été bombardés à maintes reprises, mais les dégâts occasionnés ont été vite réparés. Les avions de la Desert Air Force opérant depuis les terrains égyptiens sont à bout de souffle et leur autonomie limitée ne leur permet pas de défendre efficacement les convois. Aussi la visite impromptue du *Major* Stirling laisse-t-elle entrevoir à Auchinleck une solution pour affaiblir l'aviation germano-italienne. Le commandant du L Detachment a identifié et étudié les bases d'où les avions de l'Axe doivent décoller pour intercepter les navires. Son unité est donc chargée de frapper les aérodromes de Crête et de Libye.

Dans l'immédiat, Auchinleck doit résoudre un problème plus grave encore. Depuis le 26 mai, les forces de Rommel sont reparties à l'offensive. Tandis que les troupes italiennes fixent le gros des forces britanniques au Nord, l'Afrikakorps tente un mouvement tournant par le désert pour prendre la 8th British Army à revers. L'audacieux général reconquiert la Marmarique avant de se retrouver pris au piège au milieu des divisions britanniques. Ses

colonnes de ravitaillement, obligées de passer plus au Sud, ne lui parviennent plus. Pour s'en sortir, il doit impérativement s'ouvrir une voie vers l'Ouest. Un millier de chars s'affrontent dans le désert. Attaquées sur trois côtés, les défenses de Got el Oualeb sont finalement emportées et les troupes allemandes réussissent à sortir du « chaudron ». Ritchie a laissé passer sa chance. Ses timides contre-attaques sont facilement repoussées et seul le saillant en V de Bir Hakeim gêne encore les mouvements de l'Afrikakorps. Sur ce plateau désertique, 3 300 hommes de la 1ère brigade française libre ont enterré leurs positions, attendant l'adversaire de pied ferme. Ils sont progressivement isolés et soumis aux attaques incessantes des chars et des avions de la Luftwaffe. Le général Koenig repousse les sommations de reddition. Le 9 juin, la petite garnison est sur le point d'être submergée, l'eau et les munitions commencent à manquer. Dans la nuit du 10 au 11 juin, les véhicules de la brigade passent de vive force après s'être frayé un passage dans les champs de mines et réussissent à rejoindre les lignes britanniques, forçant l'admiration de tous.

À Kabrit, le L Detachment est en effervescence, en particulier ses éléments français, impatients de se battre. Stirling a élaboré un plan détaillé en 24 heures à peine, avec l'aide de Seekings et de Cooper. Les équipes du L Detachment vont devoir traiter huit aérodromes simultanément : deux à proximité de Benghazi (Berka I et Berka 3), trois dans la région de Derna Martuba, un à Barce et un à Héraklion sur l'île de Crête. Pour la première fois, les FFL du capitaine Bergé vont être engagés.

Stirling, Cooper et Seekings sont de retour à Benina. Ce terrain, qui sert de centre de réparation à la Luftwaffe, est une cible de choix, mais les bombardiers britanniques s'invitent une nouvelle fois au rendez-vous, au grand mécontentement des commandos qui doivent attendre la fin de l'alerte pour agir. Ils pénètrent dans les hangars épargnés par les bombes et découvrent des Junkers 52 et une trentaine de moteurs dans leurs caisses de transport. Bien qu'interrompus par une sentinelle venue inspecter les bâtiments, ils parviennent à placer leurs bombes pour qu'elles aient un maximum d'efficacité. Les deux chasseurs Messerschmitt Bf. 110 parqués le long de la piste ne sont pas oubliés. Alors qu'ils s'apprêtent à quitter les lieux, Stirling ouvre la porte du poste de garde et lance une grenade au milieu d'une vingtaine d'Allemands médusés. Les Britanniques courent

ventre à terre pour rejoindre les montagnes du djebel, mais ils doivent s'arrêter pour permettre à Stirling de se reposer. Dans la plaine, l'aérodrome est littéralement soufflé par les explosions qui se succèdent. Le major, terrassé par une terrible migraine ophtalmique, atteint le sommet avec l'aide de ses hommes ; ils passent la journée dans un abri savamment camouflé pour échapper à l'observation aérienne.

L'aspirant André Zirnheld doit pour sa part attaquer l'aérodrome Berka 3. Il emmène avec lui, le sergent-chef Bouard, les caporaux-chefs Fauquet et Iturria ainsi que le caporal Le Gall. Le 11 juin, après un périple de 1 500 kilomètres à travers le désert, le LRDG les laisse au bord d'une piste menant au djebel Akhdar, à une quarantaine de kilomètres de leur objectif. Marchant la nuit, se camouflant le jour sous des toiles de tente, ils sont à pied d'œuvre la nuit suivante. La Royal Air Force est de la partie. Le bombardement du port de Benghazi focalise l'attention de l'ennemi et facilite l'intrusion des Français sur le terrain. La petite équipe se dirige vers les avions placés sous bonne garde au fond de leurs alvéoles. Couverts par ses camarades, Fauquet réussit à placer les charges sous les réservoirs d'aile de trois appareils quand il est découvert par des sentinelles. Une grenade est lancée sur les soldats italiens qui ripostent. Fauquet, blessé par une grenade, est aussitôt remplacé par Bouard qui s'occupe des dernières machines. Alertés par le bruit de la fusillade et des déflagrations, les membres de la DCA sortent de leurs baraquements et illuminent le terrain à l'aide de projecteurs et de fusées éclairantes. Zirnheld et Le Gall maintiennent l'ennemi à distance à coup de pistolets-mitrailleurs, pendant que leur camarade Iturria, grand joueur de pelote basque, lance ses grenades une précision diabolique.

À Berka 1, l'aérodrome principal de Benghazi, Mayne, Lilley, Storie et Warburton essuient un revers. Il semble que l'action prématurée des SAS français ait mis toute la région en état d'ébullition. Un des hommes du groupe est surpris par une sentinelle alors qu'il installe une charge sous un avion. Une balle le frôle. Mayne neutralise l'intrus à l'aide d'une grenade, mais les détonations alerte la garnison. C'est le branlebas de combat. Des coups de feu éclatent de toute part, obligeant les Britanniques à se replier. Un grand réservoir d'essence est plastiqué pour la forme. Mayne n'aura pas fait le voyage pour rien.

À quelques kilomètres de là, l'aspirant Zirnheld ordonne le repli. Il couvre ses hommes en vidant plusieurs chargeurs sur les Italiens qui abandonnent la partie et rejoint son groupe. Bouard a été touché au cou. Lorsque l'aube survient, les Français trouvent refuge auprès de nomades senoussis qui envoient un des leurs au point de rendez-vous. Ils prennent contact avec l'équipe de Mayne dont le retour n'a pas été de tout repos. Warburton a été capturé. Lilley s'est quant à lui égaré au milieu d'un camp ennemi. Mis en joue par un Italien bien décidé à le capturer, il s'est rué sur lui et a dû l'étrangler à mains nues. Mayne et Storie sont parvenus à échapper à une colonne motorisée lancée à leur recherche.

Les deux équipes sont rejointes par Stirling de retour de Benina. Le major arbore un sourire triomphal. Cette fois la chance lui a souri et il tient enfin sa revanche sur Paddy. Les deux hommes décident de repartir effectuer une petite reconnaissance à bord d'un véhicule du LRDG avec eux leurs groupes respectifs. Ils emmènent également Karl Kahane, un Juif autrichien du Special Interrogation Group (SIG) qui a servi dans la Wehrmacht avant de fuir en Palestine. Le SIG, commandé par Herbert Cecil Buck, un ancien des Punjabi Guards, est un corps de volontaires entraînés pour mener des opérations de sabotage derrière les lignes ennemies. Tous germanophones, certains sont originaires de Tchécoslovaquie, mais la plupart sont des Juifs allemands réfugiés en Palestine.

Le groupe s'arrête à un premier barrage routier. La sentinelle italienne est bientôt rejointe par douze soldats allemands équipés d'armes automatiques. Un sous-officier demande le mot de passe. Kahane, qui l'ignore, explique à son interlocuteur qu'ils ont passé les trois derniers jours en première ligne. Le sous-officier, méfiant, se rapproche et perçoit le bruit caractéristique de culasses que l'on arme. Il comprend vite que sa vie ne tient plus qu'à un fil et fait ouvrir la barrière. Un peu plus loin, un second barrage est enfoncé de vive force. Tels des *desperados*, les hommes sillonnent la région en mitraillant et en plastiquant les cibles se présentant à eux jusqu'à ce que l'allumage accidentel d'un détonateur au milieu des explosifs mette prématurément fin à l'expédition. Les occupants sautent hors du véhicule juste avant qu'il n'explose. Penauds, les SAS regagnent à pied le campement senoussi. Cinq appareils ont été détruits au cours de la mission.

Le lieutenant Augustin Jordan a reçu des moyens plus conséquents pour s'occuper de l'aérodrome de Derna. Âgé de 32 ans, Jordan est un officier sorti du rang. Mobilisé en 1939, au 2e régiment de spahis marocains, il a rejoint les Forces françaises libres à Londres dès septembre 1940 et œuvré au sein du QG du général de Gaulle, à Carlton Gardens, avant de demander sa mutation dans une unité combattante. En mai 1941, il a intégré le 2e Bureau de la 1ère brigade FFL du général Legentilhomme et participé à la campagne de Syrie avant de rejoindre la 1ère compagnie de chasseurs parachutistes.

Trois équipes de cinq hommes chacune ont pris place à l'arrière de trois camions de prise frappés du palmier du DAK. Dans les cabines, les chauffeurs ressemblent à s'y méprendre à des soldats allemands. Ils font partie des neuf hommes du SIG que le commandement de la 8th British Army a mis à la disposition de Stirling. Deux d'entre eux sont des soldats allemands capturés en novembre 1941, Walter Essner et Herbert Brueckner. Ils ont revêtu les uniformes de l'Afrikakorps et se sont vu distribuer des laissez-passer en bonne et due forme.

Le 7 juin, la petite colonne motorisée quitte Siwa, précédée par une Kubelwagen à bord de laquelle se trouve Buck, devenu le temps de la mission l'*Hauptmann* Heinz. Deux camions du LRDG ouvrent la voie jusqu'aux abords des lignes germano-italiennes. Les quatre véhicules empruntent la dépression de Balted el Zalagh et franchissent sans encombre les avant-postes italiens. Le 12 juin, le convoi aborde une zone au trafic beaucoup plus dense, faisant monter la tension d'un cran. La Feldgendarmerie veille, mais Buck, parfaitement bilingue, est un maître de l'infiltration. Après une nuit de repos, Jordan et quatre de ses hommes grimpent dans un camion pour effectuer une reconnaissance. Ils sillonnent le secteur en observant les positions adverses. Le véhicule pénètre dans l'enceinte de Derna en collant à un convoi de camions-citernes. Cachés sous la bâche du camion, les SAS recensent une vingtaine de chasseurs bimoteurs Me. 110 alignés le long de la piste occidentale de Derna et des Ju. 87 Stuka à Siret el Schreiba.

Le soir, Jordan donne ses consignes. Le stick de Tourneret est chargé du terrain de Martuba 3 qui n'a pu être reconnu ; ceux de Jordan et de Bourmont vont s'occuper des aérodromes de Siret el Schreiba et de Derna

ouest. Le camion transportant les deux derniers groupes se met en route vers 21 heures, mais une série d'ennuis mécaniques les retardent. Le *Feldwebel* Brueckner, qui fait fonction de chauffeur, semble peu à son aise. Alors qu'il s'approche du poste de garde de Derna, le véhicule hoquète de nouveau, s'arrête et refuse de redémarrer. L'Allemand part pour trouver les pièces nécessaires à la réparation, mais au bout de quelques minutes, le camion est cerné par des soldats allemands qui capturent les occupants à leur sortie. Soudain, un commando saute du camion en jetant une grenade en direction des Allemands, qui ouvrent le feu. Jordan profite de l'effet de surprise pour se libérer de l'étreinte de ses gardiens. Alors qu'il s'éloigne en courant, une violente déflagration se produit. Gunther Hass, un membre du SIG a dégoupillé une grenade dans le camion bourré d'explosifs pour échapper à la capture. Le lieutenant rejoint Buck et l'informe de la situation. Les deux hommes décident de se rendre à Baltet el Zalagh où ils sont recueillis par le LRDG. Pendant une semaine, ils attendent d'éventuels rescapés. En vain.

Il ne fait aucun doute que Brueckner était un agent infiltré et que les hommes du SAS sont tombés dans un traquenard. Louis Goff, Aimé François Gillet, Henri James et Isidor Jouanny sont aux mains des Allemands, mais leurs camarades Drezen et de Bourmont ont réussi à retrouver l'équipe de Tourneret aux premières lueurs de l'aube. Ces derniers n'ont pu pénétrer à l'intérieur de la base de Martuba placée en état d'alerte. Les sept hommes s'aperçoivent qu'ils sont encerclés. Le renégat Brueckner connaît tous les détails de l'opération et il n'a eu aucun mal à anticiper leurs actions. Ils décident alors de tenter leur chance individuellement. Quatre d'entre eux sont rapidement capturés ; Vidal et Prados ne sont pris que le lendemain. Le caporal Robert Guichaoua réussit à détruire un avion en utilisant sa dernière grenade puis à s'échapper. Bien que souffrant d'une sérieuse blessure à la tête, il erre deux jours durant à travers le désert. Dans la nuit du 17 juin, le commando affamé et assoiffé tente de s'approcher d'un bivouac italien. Surpris, il est atteint à la main par une balle, mais poursuit sa route. Par un hasard malheureux, ce même jour, le cargo italien *Nino Bixio* en partance pour l'Italie est torpillé par le sous-marin *HMS Turbulent*. Sept des compagnons d'armes de Guichaoua se trouvant à bord périssent noyés. Le 19 juin, il est retrouvé agonisant le long d'une piste par une patrouille italienne. Après avoir passé plusieurs semaines dans un camp de

prisonniers à proximité de Tobrouk, Guichaoua est envoyé dans un hôpital de Bari pour y être soigné. Malade et à bout de force, il décède le 29 août 1942. Drezer, blessé à la jambe est amputé, mais survit à son opération. Pierre de Bourmont, Louis Le Goff, Michel Vidal, Joseph Prados et Lucien Geiger parviennent à s'évader. Seul le dernier est repris ; les autres vont pouvoir reprendre le combat.

De retour à Siwa, les SAS retrouvent le sous-lieutenant Émile Poizat, *alias* « Jacquier ». Après deux nuits passées dans le djebel, le groupe composé de Boutinot, Lagèze, Marin et du *Sergeant* Badger est parvenu à pénétrer sur le terrain de Barce et à saboter un important dépôt de munitions dont la déflagration a détruit les bâtiments et sérieusement endommagé la piste. Quand le groupe décroche, les épaves d'une vingtaine d'appareils achèvent de se consumer. La base est hors d'état de nuire pour plusieurs semaines.

Pour desserrer l'étreinte de l'Axe sur Malte, les actions doivent aussi être menées en Crête. L'île est devenue une base de première importance pour la Luftwaffe qui ravitaille les forces de Rommel et harcèle les bâtiments britanniques croisant en Méditerranée. Dans la nuit du 9 au 10 juin, le *Captain* G. I. A. Duncan des Black Watch, deux membres de la SBS et trois Grecs s'infiltrent sur l'aérodrome de Kastelli et réussissent à détruire cinq avions et à en endommager 29 autres ; plusieurs véhicules et de grosses quantités de matériel et de carburant partent en fumée grâce aux bombes Lewes. Deux autres équipes de la SBS ont reçu pour mission d'attaquer les bases aériennes crétoises de Maleme et Tymapki dans la nuit du 13 au 14 juin. Il leur faut renoncer : la première, fortement gardée et ceinte de clôtures électrifiées, est inviolable ; la seconde a été désertée suite à des bombardements.

Un raid contre la base de Candia-Héraklion doit avoir lieu au cours de la même nuit. Elle abrite l'escadrille I-LG1 dont les bombardiers Junkers 88-A étrillent les convois alliés depuis plusieurs semaines. Le *Triton*, un vieux sous-marin français vendu à la marine grecque, fait surface à quelques milles de la côte crétoise le 10 juin, peu avant minuit. Le commandant, le capitaine de frégate Kontogiannis, doit débarquer le commando du capitaine Bergé. Celui-ci a sélectionné trois hommes de valeur. Le sergent Jacques Mouhot, le caporal-chef Jack Sibard et Pierre Léostic, âgé d'à peine 17 ans. Le *Captain* Georg Jellicoe et Costas Petrakis,

un lieutenant de l'armée grecque travaillant pour l'Intelligence Service et originaire de Crête, font partie de l'expédition. Petrakis, qui connaît parfaitement la région, fait office de guide et d'agent de liaison avec la résistance crétoise. Les six hommes se faufilent le long des étroites coursives du bâtiment et émergent sur le pont. Trois canots pneumatiques sont mis à l'eau et les hommes s'installent à bord avec leurs sacs de 35 kg. Les embarcations avancent au rythme des pagaies et accostent sur une petite crique déserte située près du village de Sissi. Les commandos crèvent les canots avec leurs poignards et font disparaître les enveloppes en caoutchouc au fond de l'eau en les lestant avec des pierres. Ils escaladent les rochers et se mettent en marche en direction de l'aérodrome de Candia-Héraklion, distant de 25 kilomètres à vol d'oiseau. Jellicoe, qui n'est autre le fils de l'amiral de la Royal Navy vainqueur de la bataille du Jutland, connaît parfaitement la région pour y avoir vécu. Malgré leur excellente condition physique, les commandos progressent difficilement en raison du terrain accidenté et du poids des sacs, bourrés de vivres et d'explosifs. Aux premières lueurs du jour, ils trouvent une bergerie où attendre la nuit suivante pour reprendre leur marche. La petite colonne est en vue de l'aérodrome le 12 juin au soir. Bergé et ses hommes installent leur camp sur une colline avoisinante. À la nuit tombée, ils empruntent un petit ravin accidenté. Les pierres roulent sous les brodequins. Tout à coup, le claquement sec d'une culasse de fusil se fait entendre. Les commandos s'immobilisent. À quelques dizaines de mètres d'eux, une sentinelle allemande, alertée par un bruit suspect, est sur le qui-vive. Les minutes s'égrènent, interminables. Bergé, par prudence, décide de regagner le campement. L'alerte a été chaude. Le capitaine remet l'opération au lendemain soir de manière à mieux étudier le site et ses abords.

Pendant la journée du 13, l'officier observe la base et ses alentours à la jumelle, bien abrité derrière un mur de pierres sèches. Sur la piste et dans les hangars, mécaniciens et pilotes vaquent à leurs occupations. Les bombardements de la RAF ne semblent pas occasionner beaucoup de dégâts. Les SAS décident de s'infiltrer non plus par le versant sud-est, mais par l'Ouest qui semble moins risqué. Les emplacements des dépôts et des appareils sont notés avec précision.

Vers 22 heures, les cinq commandos quittent le campement laissé à la garde de Petrakis. Comme à l'accoutumée, l'équipement est réduit. Chaque

homme emporte vingt bombes Lewes, des détonateurs, un Colt 45, un poignard et des cisailles. À proximité de l'entrée occidentale, Léostic découpe les premiers rangs de fils barbelés. Les hommes franchissent les 150 mètres qui les séparent du second réseau de barbelés quand survient une patrouille. Ils se jettent à terre, retenant leur souffle ; les soldats allemands passent à moins de deux mètres. Le soldat fermant la marche fait subitement demi-tour pour inspecter les barbelés et prend deux des commandos immobiles dans le faisceau de sa lampe de poche. Il leur demande ce qu'ils font ici. Mouhot réagit instinctivement et se fait passer pour un ivrogne cuvant son vin. Le garde rassuré rejoint le reste de la patrouille qui s'éloigne hilare. Le groupe de Bergé vient à peine de franchir les barbelés qu'une alerte aérienne retentit. Les bombardiers de la Royal Air Force vont offrir une diversion rêvée aux SAS, qui s'abritent sans être inquiétés au milieu d'un dépôt de bombes. Une fois le calme revenu, ils reprennent le cours de leur mission. Deux binômes, Bergé et Léostic d'un côté, Sibard et Mouhot de l'autre, placent les charges sur les appareils abrités dans leurs alvéoles tandis que Jellicoe s'occupe des dépôts. Le repli s'opère à deux heures du matin. Une dernière charge est posée sur une voiture de liaison. Les premières explosions se produisent au moment où le groupe atteint le camp de base. Le personnel de l'aérodrome s'active en vain autour des avions transformés en torchères et des hangars ; les bombes et les munitions en tout genre explosent et illuminent le ciel de traçantes. Le bilan est honorable : 19 Junkers 88, 1 Dornier 17, 1 Messerschmitt 109 et 1 Fieseler Torch. Quatre dépôts d'essence et de munitions sont également partis en fumée.

Les hommes se remettent en route à marche forcée pour prendre un maximum d'avance sur les patrouilles lancées à leur recherche. Après avoir parcouru une quinzaine de kilomètres vers le Sud, ils s'arrêtent pour la journée, à bout de force. La nuit suivante, ils parcourent 35 kilomètres et se terrent au fond d'un petit vallon isolé situé à 4 kilomètres de la côte, non loin d'Appessokari. Petrakis, qui est originaire du secteur, part en quête de nourriture dans les fermes environnantes. En début d'après-midi, Jellicoe et l'agent crétois gagnent le village de Krotos, désigné comme point de ralliement des équipes de la SBS et du SAS pour leur exfiltration. En attendant, les Français prennent un repos bien mérité à l'ombre des lauriers roses et des buissons. Par sécurité, un homme est posté à l'entrée pour

prévenir de toute approche. La journée s'écoule au rythme des tours de garde. Vers 20 heures, alors que les Français bouclent leurs sacs pour rejoindre la plage, une colonne allemande est repérée à l'Ouest. Bientôt, une seconde progressant sur le versant opposé est détectée. Les SAS tentent une sortie par le Sud, mais il est trop tard. Le piège s'est refermé sur eux. D'après le témoignage de Sibard, il semble qu'ils aient été vendus aux Allemands par un cafetier, lui-même informé de leur présence par deux adolescents chargés de leur apporter du vin.

À présent, des soldats ennemis se faufilent vers l'entrée du ravin sous le couvert de la végétation. Les quatre SAS se mettent à couvert et les laissent approcher. Léostic bondit en avant pour se poster derrière un amas de rocailles offrant une meilleure position, mais à peine a-t-il ouvert le feu qu'il s'écroule, blessé à mort par la rafale d'une mitrailleuse dissimulée à une cinquantaine de mètres de lui. Le jeune Dunkerquois agonise quand une nouvelle rafale met fin à ses souffrances. Il est aussitôt vengé par un de ses camarades. Un soldat allemand tombe à son tour frappé en pleine poitrine. S'ensuit une violente fusillade. Des grenades à fusil explosent tout autour d'eux tandis que des rafales d'armes automatiques balaient le sol rocailleux. Armés d'un pistolet-mitrailleur (PM) et de trois fusils, les Français économisent leurs munitions et ne tirent qu'à coup sûr, espérant tenir jusqu'au coucher du soleil et avoir une chance de s'échapper. L'intensité du combat retombe avec le crépuscule. Les quatre SAS, qui ont épuisé leurs munitions, démontent leurs armes et en dispersent les éléments dans la nature. Bergé interpelle les Allemands pour mettre fin au combat. Ceux-ci fouillent méthodiquement le secteur. Blessé, Sibard est rapidement capturé ; Bergé et Mouhot se cachent de leur mieux mais ils finissent par être découverts à leur tour.

Les trois SAS sont longuement interrogés avant d'être transférés en Allemagne, près de Francfort. Sibard est envoyé dans un hôpital militaire tandis que ses deux compagnons d'armes rejoignent l'Oflag X-C près de Lübeck. Le capitaine Bergé est ensuite envoyé à l'Oflag IV-C, la redoutable forteresse de Colditz. L'intenable Mouhot tente à trois reprises de s'évader. Le sous-officier n'en est pas à son coup d'essai puisqu'il s'est déjà échappé du Frontstalag de Mirecourt dans les Vosges en juin 1940 avant de gagner Tanger puis Gibraltar. Sa première tentative est un échec. Quelques jours plus tard, il tente de nouveau sa chance, sans plus de succès. Repris à la

frontière hollandaise, il est envoyé dans un Stalag près de Bathom. La troisième tentative est la bonne. Il réussit à passer la frontière hollandaise et traverse à pied la Belgique, la France, puis l'Espagne *via* les montagnes pyrénéennes. Il gagne Barcelone avant d'être dirigé vers Gibraltar. Il rejoint finalement Londres en avion le 22 août 1943, un peu plus d'un an après sa capture. De là, il réintègre son unité pour reprendre part aux opérations.

Le 23 juin, Jellicoe et Petrakis, ainsi que les équipes de la SBS se retrouvent sur une plage près de Krotos pour être évacués. Les commandos montent à bord d'un caïque qui les emmène jusqu'à la ville égyptienne de Mersa Matruh. Lord Jellicoe est décoré de la DSO (Distinguished Service Order**)**. En représailles au raid des SAS contre Héraklion, cinquante habitants de la région sont exécutés le 14 juin sur la colline de Gazi. Les jours suivants, douze autres civils subissent le même sort.

Les opérations contre les aérodromes crétois, que le commandement allemand désigne sous le nom de code Albumen, se sont soldées par la destruction de vingt-cinq avions et la perte d'une douzaine de soldats. En Libye, la Luftwaffe a perdu une trentaine d'appareils et deux aérodromes ont été mis hors service. Bien que non négligeables, ces destructions ne suffisent malheureusement pas à sauver les convois pour Malte.

Le 12 juin, le convoi WS 19 pénètre en Méditerranée occidentale par le détroit de Gibraltar (opération Harpoon). Le même jour, le convoi MW 11 quitte le port d'Alexandrie (opération Vigourous). Les navires marchands et leurs escortes sont aussitôt repérés et subissent de violentes attaques aériennes. Le 15 juin, une puissante escadre italienne engage le combat au large de Pantelleria et contraint le convoi MW 11 à faire demi-tour. Deux navires sur dix-sept arrivent à destination, avec une cargaison de 15 000 tonnes permettant de tenir quelques semaines. En août, la Royal Navy lance l'opération Pedestal : 14 cargos quittent Gibraltar, escortés par deux cuirassés, quatre porte-avions, sept croiseurs, et trente-et-un destroyers. Les Britanniques perdent un porte-avions, deux croiseurs, un destroyer. Quatre navires marchands sur neuf et le pétrolier *Ohio* réussissent à atteindre le port de La Valette. Leur cargaison permet aux Maltais et à leurs défenseurs de vivre en autarcie pendant 3 mois. L'arrivée de 126 chasseurs met finalement un terme aux bombardements diurnes de l'Axe.

Les opérations simultanées du L Detachment en Crète et Cyrénaïque ont contribué à l'affaiblissement de l'Afrikakorps et de la Luftwaffe, qui ne

peut remplacer les avions qu'elle vient de perdre. Depuis le mois de décembre 1941, les raids du Special Air Service contre les aérodromes, les dépôts de carburant et les ports ne cessent de s'amplifier et engendrent un fort sentiment d'insécurité chez les troupes germano-italiennes. Celles-ci n'ont pas encore clairement identifié les auteurs des attaques et les imputent le plus souvent à des unités commandos ou au LRDG. Elles s'efforcent d'améliorer les défenses de leurs bases arrière et la surveillance des axes de communication. Des unités sont chargées de traquer et de capturer ces assaillants insaisissables.

Face à cet effort défensif, Stirling demande à ses hommes d'être agressifs et sans pitié vis-à-vis de l'ennemi. Ils n'hésitent pas à mitrailler et à grenader les soldats au couchage ou les casernements. La tête de celui qu'on surnomme le *Phantom Major* est mise à prix. Il faut dire qu'en à peine six mois, l'unité revendique la destruction de 143 avions allemands.

LE MERCREDI DES CENDRES

La colonne rejoint Siwa le 21 juin 1942. Les hommes du Long Range Desert Group ont commencé à évacuer la base menacée pour gagner celle de Koufra. Les nouvelles en provenance du Caire sont mauvaises. Avec la chute du saillant de Bir Hakeim, la ligne Gazala s'est effondrée, ouvrant du même coup la route de Tobrouk aux troupes de l'Axe. La veille au matin, les 15. et 21. Panzerdivisionen et le 20^{e} corps motorisé italien se sont lancé à l'assaut du camp retranché avec l'appui de l'aviation. Après une journée de combat et contre toute attente, le *Major General* Klopper s'est rendu avec sa garnison. La ville est en ruines. Trente-trois mille hommes sont faits prisonniers ; 2 000 véhicules, 5 000 tonnes de vivres et 2 000 tonnes de carburant tombent aux mains des forces de l'Axe. Le soir même, Hitler téléphone à Rommel pour le féliciter et lui annoncer qu'il est promu au rang de *Generalfeldmarschall*. Ce dernier poursuit sa progression et son avant-garde s'empare de la ville de Marsa Matrouh située à 150 kilomètres à l'Est. Les Britanniques perdent soixante chars et six mille hommes sont faits prisonniers. Après ce cuisant échec, Ritchie est relevé de son commandement. Rommel stoppe ses éléments de pointe au niveau de la ligne d'Aïn el Gazala.

Dépassées sans le savoir par les Panzers au Nord, les brigades blindées britanniques battent en retraite et parviennent à se regrouper dans le secteur d'El Alamein. Auchinleck profite des quelques jours de répit que lui offre son adversaire pour établir une nouvelle ligne défensive sur un front de 56 kilomètres, de la ville côtière d'El Alamein à la dépression d'El-Quattara, ce relief calcaire s'élevant 150 mètres au-dessus au niveau de la mer rendant toute tentative de débordement impossible. Auchinleck a réussi à sauver l'essentiel. Le général sait que cette position lui est favorable, mais il est pleinement conscient de la gravité de la situation ; si l'ennemi réussit à percer cet ultime rempart, plus rien ne pourra l'arrêter. En cette heure grave, Churchill lance un appel à l'union sacrée devant la Chambre des Communes : « Tout homme en uniforme doit combattre comme si le Kent ou le Sussex allait être envahi. L'Égypte doit être tenue à tout prix. » Plusieurs divisions ainsi que du matériel lourd sont envoyés du Royaume-Uni.

Le 1er juillet, Rommel attaque entre El Alamein et Bab el Quattara, ignorant l'existence du camp retranché de Deir el Shein. Les choix d'Auchinleck se sont révélés judicieux et les chars ne parviennent pas à percer. Les attaques allemandes des 2 et 3 juillet ne font qu'affaiblir un peu plus les forces de l'Axe. Rommel n'a plus à sa disposition qu'une trentaine de chars endommagés, à court d'essence, et quelques milliers de fantassins éreintés. Cet essoufflement n'a pas échappé à Auchinleck qui tente de reprendre l'initiative. Malgré son écrasante supériorité numérique, le 13th Corps hésite et ne profite pas de son avantage. Ce manque de mordant profite aux Germano-italiens qui maintiennent leurs positions. Rommel reçoit finalement des renforts en matériel entretemps, repart à l'assaut le 13 juillet, mais il échoue une fois de plus. La crête de Ruweisat reste sous le contrôle de la 8th British Army. Auchinleck est parvenu à briser l'élan de son adversaire.

Lorsque Stirling arrive au Caire, il règne une atmosphère de fin du monde. L'air saturé de fines particules de cendres est irrespirable. L'état-major brûle les archives. La rumeur selon laquelle l'arrivée de Rommel est imminente se répand à travers toute la ville. La Royal Air Force a commencé à évacuer ses escadrilles vers la Palestine. À Alexandrie, la

population et l'armée britanniques se préparent à l'inévitable. Les bâtiments de guerre de la Royal Navy quittent le port.

Le *Major* Stirling s'installe dans l'appartement de son frère pour réfléchir aux nouvelles opérations. Les derniers raids ont montré que ses équipes ne peuvent plus compter sur l'effet de surprise. Pourtant, l'étirement excessif des lignes de communication de l'Axe offre à Stirling l'opportunité de frapper encore plus durement l'ennemi, mais une nouvelle tactiqe doit être imaginée. En effet, les missions à pied sont de plus en plus risquées, l'ennemi ayant pris les mesures adéquates. L'augmentation des pertes le confirme. En outre, Stirling souhaite que ses hommes puissent rester durant plusieurs semaines dans le désert. Il doit donc disposer d'une base arrière éloignée et de véhicules dédiés au SAS.

Sans perdre un instant, Stirling regroupe ses hommes, une centaine au total. Il commence par repenser de fond en comble l'équipement automobile de ses unités. Profitant des avantages que lui procure le statut d'armée privée, il se voit attribuer une quinzaine de jeeps Willys et vingt camions Ford de 3 tonnes. Les jeeps sont dotées de filtres à sable et de pneus à basse pression adaptés à la conduite en milieu désertique. Les grilles de calandre sont découpées pour pouvoir ajouter des condenseurs destinés à refroidir les moteurs. La taille des pare-chocs avant est réduite pour faciliter le désensablement. Dix-sept jerrycans d'essence logés sur les capots ou à l'arrière confèrent aux véhicules une autonomie de 2 000 kilomètres. Véritables bêtes de somme, les jeeps du SAS transportent le matériel, les munitions, les vivres et l'eau nécessaires aux missions sans avoir à retourner à la base. Des plaques en tôle perforée sont fixées à l'arrière ; un compas solaire et un théodolite permettent de se diriger de jour comme de nuit. Rien n'est laissé au hasard, pas même le camouflage. Chaque véhicule dispose d'un filet et d'une toile qui peut être fixée à l'arrière pour effacer les traces.

Stirling s'est mis en tête de transformer les jeeps en armes offensives dotées d'une puissance de feu redoutable. Il récupère des mitrailleuses Vickers « 303 K » utilisées par la RAF et jugées obsolètes. Alimentées par des chargeurs tambours, ces armes déjà anciennes sont particulièrement robustes et tirent 450 coups/minutes. Les jeeps embarquent quatre mitrailleuses montées sur affûts doubles. Le premier, fixé à l'avant et servi par le chef de voiture, peut pivoter à 180° ; le second, installé au milieu du

compartiment arrière, permet de tirer tous azimuts. Chaque peloton possède en outre un véhicule équipé d'une mitrailleuse Browning Cal. 50 (12,7 mm) à l'effet dévastateur en lieu et place des Vickers placées à l'avant. Dans cette configuration, le chauffeur dispose d'une Vickers montée sur l'aile avant gauche. L'équipage est constitué de 2 ou 3 hommes.

Avec son nouvel équipement, le Special Air Service reçoit l'ordre d'effectuer sans attendre des raids contre les aérodromes avancés ennemis. Les pilotes de la Luftwaffe règnent en maître dans les airs et fournissent un précieux soutien aux unités de l'Afrikakorps, qui ne sont plus que l'ombre d'elles-mêmes. En vingt-quatre heures, à Kabrit, les SAS ont chargé à bord des véhicules le matériel et le ravitaillement nécessaires pour opérer trois semaines. Les jeeps et les camions surchargés de caisses, de jerrycans et de sacs sont parqués à l'ombre des arbres bordant le quartier résidentiel où se trouve le QG improvisé de Stirling. Celui-ci se rend alors au MEHQ pour informer Auchinleck de ses intentions. Il sait qu'il a toujours la confiance du *Commander in Chief* (C-in-C), à défaut d'être apprécié de l'état-major.

Stirling prévoit d'attaquer simultanément les aérodromes d'El Daba, de Fouka et de Marsa Matruh, tombés il y a peu aux mains de l'ennemi. Il demande au commandant en chef de le tenir informé de l'activité de ces bases et, le cas échéant, des mouvements britanniques. À soixante-dix kilomètres à l'Ouest, la bataille fait rage et le grondement sourd des canons est perceptible.

Le 3 juillet 1942, une colonne composée de trente-cinq véhicules quitte la ville avec à leur tête le Blitz Buggy de Stirling. Elle prend la direction du Sud-Ouest. Le *Lieutenant* Gurdon du LRDG s'est joint à l'expédition pour les guider. Ils suivent la ligne de front, croisant sans cesse des convois de chars et de camions. Les fantassins britanniques, hindous et australiens s'affairent à creuser des emplacements de combat tandis que les artilleurs installent leurs pièces. Plus en avant, les sapeurs sont en train d'enterrer des milliers de mines. La colonne longe ensuite la bordure méridionale de la dépression de Quatarah. La petite colonne roule sur 200 kilomètres sans rencontrer âme qui vive, puis bifurque vers le Nord. La traversée de la Mer de sable met à rude épreuve les nerfs des équipages. Les véhicules surchargés ne cessent de s'enliser dans le sable mou. L'équipement inutile est alors chargé dans les camions Ford qui repartent pour Kabrit. Dans la nuit du 6 au 7 juillet, la colonne s'établit pour la nuit à

Qaret Tartura. C'est à ce moment que Stirling informe ses hommes de la teneur de la mission. Cinq des six équipes frapperont simultanément à 1 heure du matin. Son équipe et celle de Mayne attaqueront l'aérodrome de Bagoush ; un groupe composé de quatre équipes mêlant des Français et des Britanniques s'occupera des terrains de Fouka, tandis qu'un quatrième groupe traitera une piste avoisinante. Jellicoe s'occupera quant à lui des quatre terrains d'El Daba situé au nord-est. Les lieutenants Warr et Schott, dont c'est la première mission, se voient confier ceux de Sidi Barrani, mais ils frapperont avec une journée de retard en raison de l'éloignement de leurs cibles. Les SAS, qui possèdent désormais leur propre équipement radio, apprennent qu'Auchinleck a lancé plusieurs offensives localisées. C'est ainsi que le 5 juillet, des éléments néo-zélandais appartenant à la 9th Australian Division ont attaqué les aérodromes de Fouka et ont détruit une quarantaine d'appareils avant de se retirer.

Au petit matin, les jeeps poursuivent leur équipée en laissant le camion radio en arrière. Les raiders traversent un champ de bataille parsemé de tranchées, d'épaves de camions et de blindés calcinés ou déchenillés. Ils observent au loin une colonne de véhicules légers portant des marquages britanniques, réutilisés par l'ennemi qui manque de matériel. Les hommes sont aux aguets ; ils savent qu'ils peuvent à tout moment être repérés ou pris sous le feu des avions de l'Axe ou de la RAF. Après de nombreux détours, ils rejoignent la G1 Patrol du *Captain* J. A. L. Timpson à une soixantaine de kilomètres de la côte. Les derniers préparatifs achevés, les SAS repartent pour gagner leur base de départ. Ils atteignent route vers 23 heures. Le Blitz Buggy équipé de mitrailleuses Vickers, la jeep et le camion transportant l'équipe de Mayne roulent en direction de l'aérodrome de Bagoush et stoppent à 1 500 mètres de l'objectif. Comme à l'accoutumée, Mayne et ses hommes doivent effectuer l'approche finale à pied. Stirling ; Cooper et Seekings établissent un barrage routier afin de détruire les véhicules qui passeraient à leur hauteur. Placés en embuscade, is attendent en vain. Mayne ne donne aucun signe de vie. Ce n'est qu'à 1 h 10 qu'une explosion se produit. Vingt-et-unes autres lui succèdent. Paddy et ses cinq compagnons réapparaissent une heure plus tard. L'officier ne décolère pas. Son équipe et lui ont posé 40 charges et 18 appareils sont toujours intacts. L'examen minutieux d'une des charges fait apparaître que

la défaillance provient des détonateurs. Insérés dans les pains d'explosifs 24 heures avant le début de l'opération, ils ont été endommagés par l'humidité. Qu'importe, Stirling décide d'achever le travail à sa manière. Tandis que le camion s'éloigne, le Blitz Buggy et la jeep roulent en direction du terrain et ouvrent le feu sur les chasseurs Me. 109 et C.R.42 parqués le long de la piste. Les tireurs ont reçu pour consignes de viser posément les réservoirs. Les huit mitrailleuses déchiquettent et incendient les appareils épargnés. Les SAS s'éloignent aussi vite qu'ils sont arrivés, prenant de court les défenseurs stupéfaits de tant d'audace. L'observation des incendies permet de déduire que quinze avions ont été détruits au cours de cet assaut motorisé. Le lendemain, deux avions C.R.42 et un Ghibli en maraude attaquent le petit convoi et détruisent le camion. Le valeureux break Ford V8 de Stirling ne peut être remis en état. Les équipages indemnes franchissent à pied les 40 kilomètres les séparant de leur point de rendez-vous.

Les équipes chargées d'attaquer les aérodromes de Fouka 17,18 et 19 sont déposées par la patrouille du LRDG à quelques kilomètres au Sud de l'objectif. La présence de véhicules ennemis gêne leur progression et les empêche d'effectuer une reconnaissance préalable des sites. Seules les bases 18 et 19 sont traitées par les équipes de Fraser et de Jordan. Elles détruisent respectivement six et huit appareils. De son côté, le *Lieutenant* Gurdon du LRDG remonte plus au Nord et attaque un parc de stationnement. Une quarantaine de camions sont détruits ou sérieusement endommagés.

Le groupe de Jellicoe, porté par la Y-2 Patrol du *Captain* Hunter, a été contraint de modifier son objectif au dernier moment. Les dernières informations recueillies ont montré que les terrains d'El Daba n'étaient pas utilisés, sans doute en raison de leur trop grande proximité avec la ligne de front. Il se dirige donc vers la route reliant Fouka à Galal pour intercepter le trafic routier, mais les hommes restent assis deux heures durant sans voir passer le moindre véhicule. Ils sabotent la voie ferrée servant au ravitaillement adverse et capturent deux soldats avant de rejoindre Qaret.

Les quatre Français du groupe mené par Zirnheld s'éloignent et tombent sur un camion et un tracteur à chenilles avec sa remorque. Les parachutistes capturent sans difficulté les chauffeurs endormis et font exploser les véhicules.

Les capitaines Warr et Schott et la G1 Patrol arrivent à Sidi Barrani le 10 juillet, mais la base, censée abriter de nombreuses escadrilles à la nuit tombée, est déserte. Ce sont essentiellement des avions de transport qui utilisent la base de jour pour ravitailler le front. Les commandos détruisent un pipeline et plusieurs véhicules.

Les différentes patrouilles rallient le lieu de rendez-vous à l'exception d'une jeep. Le bilan des destructions n'est pas satisfaisant aux yeux de Stirling, qui ne peut que déplorer l'absence de renseignements fiables. Il décide donc de lancer une nouvelle série de raids contre les aérodromes de Fouka et d'El Daba. Dans la nuit du 11 au 12 juillet, Mayne, Fraser et Jordan passent à l'attaque avec leurs hommes. Paddy réussit à détruire quinze avions sur Fouka 19. Le groupe de Fraser, qui est détecté lors de son approche, doit se replier précipitamment. Le lieutenant Jordan, l'aspirant Michel Legrand, le caporal-chef Louis Guégan et Roger Boutinot pénètrent dans le périmètre de Fouka 16 et placent des charges sur quatre avions quand ils sont repérés par une sentinelle, qui est abattue. Legrand est grièvement blessé au bras au cours de la fusillade qui suit. Boutinot reste à ses côtés pour le couvrir pendant que ses deux camarades rejoignent la patrouille du LRDG. Jordan persuade les scorpions du désert de mener une action motorisée, selon la tactique de Stirling, pour terminer le travail. Le camion Chevrolet et les deux jeeps du SAS remontent la piste tous feux éteints en mitraillant les avions et récupèrent leurs deux comparses. Il se produit alors un violent carambolage. La jeep de tête est stoppée net par un fossé de drainage et les deux autres véhicules ne peuvent l'éviter. La dernière jeep, dont l'essieu avant est brisé, est incendiée. Les SAS, qui en sont quittes pour quelques contusions, s'éloignent de la base sans s'attarder. Cette mission rocambolesque aura permis de détruire sept avions et d'en endommager deux autres.

Les missions s'enchaînent à un rythme soutenu. Stirling, qui a été informé par le QG de la 8th British Army que les terrains d'aviation d'El Daba font de nouveau partie de son champ d'action, envoie trois équipes. Celle du *Captain* Jellicoe est mise hors d'état avant d'avoir pu entrer en action. Mitraillées par un chasseur italien, trois de ses quatre jeeps sont détruites. Les neuf hommes rebroussent chemin, entassés dans le dernier véhicule encore capable de rouler, malgré un radiateur transpercé. Les

équipes du sous-lieutenant François Martin et de l'aspirant André Zirnheld n'ont guère plus de chance. Les colonnes sont repérées et attaquées par des chasseurs de la Regia Aeronautica. Un véhicule est détruit. Le *Lieutenant* Robin Gurdon, commandant la G2 Patrol qui accompagne Martin, est grièvement blessé. Les SAS décident de regagner la base arrière, distante d'une centaine de kilomètres, mais Gurdon décède lors du trajet.

Le commandement allemand décide de réagir face à la multiplication de ces raids. Dans sa correspondance, Rommel parle des commandos du *Colonel* Stirling, qui opèrent depuis Koufra et la dépression de Quattara jusqu'en Cyrénaique, où ils causent des dégâts considérables et inquiètent les Italiens. L'ennemi a donc décidé de renforcer les défenses de ses aérodromes et la surveillance aérienne du désert pour contrecarrer l'action du Special Air Service. Stirling se rend au Caire en compagnie de Jellicoe pour faire un point sur la situation ; Paddy Mayne prend quant à lui la tête d'un convoi de huit camions pour aller chercher le ravitaillement et de nouvelles recrues. Les deux convois doivent couper à travers la dépression de Quatarah, réputée infranchissable, pour rejoindre les lignes britanniques. Il leur faut traverser un lac salé (*chott*) de 220 kilomètres, dont la croûte de sel est susceptible de rompre à tout moment sous le poids des véhicules. Les SAS empruntent deux pistes reconnues par le LRDG. Si les jeeps de Stirling franchissent l'obstacle sans difficulté, les camions progressent avec beaucoup de prudence et doivent essuyer une attaque aérienne. Quoi qu'il en soit, tout le monde arrive à bon port.

Trente hommes ont été laissés en arrière, dissimulés dans des grottes bordant un escarpement rocheux situé à moins de quatre-vingt kilomètres de la côte. Une sentinelle scrute en permanence les environs depuis le sommet pour prévenir toute incursion ennemie. Les véhicules sont camouflés sous des filets au fond d'étroites gorges et aucun mouvement n'est autorisé en plein jour pour ne pas trahir leur présence. Britanniques et Français vivent dans des grottes séparées de même que les Néo-Zélandais du LRDG installés un peu plus loin. Les hommes perdus au milieu de nulle part occupent le temps comme ils le peuvent en attendant le retour du gros de la troupe.

SIDI HANNEISCH

David Stirling a fait part à ses supérieurs du durcissement des défenses des terrains d'aviation ennemis. L'attaque motorisée contre l'aérodrome de Bagoush a été puissante et destructrice, mais il doit pouvoir engager plus de véhicules et élaborer une organisation susceptible de tirer un meilleur parti de la puissance de feu dont il dispose. Mais il n'entend pas abandonner le premier mode opératoire afin de maintenir l'ennemi dans l'incertitude la plus totale et l'empêcher de prévenir les attaques. L'*Operation Instruction No 99* que lui adresse le MEHQ lui assigne ses objectifs prioritaires, à savoir les ateliers de réparation, les chars, les avions, les réservoirs d'eau et de carburant. Pour le reste, le chef du SAS dispose d'une liberté totale dans le choix des cibles et les moyens employés.

À force de ténacité, Stirling réussit à obtenir une vingtaine de jeeps neuves, plusieurs camions et l'approvisionnement nécessaire. Il a aussi fait jouer ses relations et obtenu de la Royal Air Force que des vivres, des munitions et du carburant soient parachutés à son unité là où elle se trouve. Huit jours plus tard, la colonne motorisée rejoint ses hommes désœuvrés perdus au milieu de nulle part. Le 24 juillet 1942, Stirling réunit ses officiers pour les informer d'une nouvelle mission. Des photographies prises par les avions de reconnaissance montrent l'aérodrome de Sidi Hanneisch situé à l'est de Marsa Matrouh. De nombreux avions sont visibles le long de la piste et devant les hangars. Cette fois, les équipes du SAS vont utiliser leurs jeeps armées. Stirling a décidé de les utiliser en optimisant leur puissance de feu par l'adoption d'une formation en U renversé. La nuit suivante, dix-huit jeeps SAS accompagnées par la T1 Patrol du *Captain* Nick Wilder se mettent en route. Le chauffeur de Stirling, Mike Sadler, un Rhodésien venu du LRDG, est chargé de les amener à bon port. La tâche est ardue de nuit, mais l'homme est un navigateur hors pair. Le convoi franchit 175 kilomètres de désert et s'arrête pour ravitailler et contrôler les véhicules et l'armement. Les hommes approvisionnent les chargeurs tambours des Vickers en respectant un ordre précis : une balle traçante, une perforante, une incendiaire, et ainsi de suite. Une répétition générale est organisée au beau milieu du désert. Pendant que les chauffeurs tentent de conserver une cohésion d'ensemble, les mitrailleurs tirent des milliers de balles sur des cibles imaginaires. Le 26 juillet, à la nuit tombante, Sadler met le cap sur Sidi Hanneisch. Trois équipages sont composés de membres du French SAS Squadron. Jordan, qui a pris la

succession de Bergé, Zirnheld, les caporaux-chefs Fauquet et Iturria font partie de l'expédition. La patrouille du LRDG, qui a perdu un camion à cause d'une mine, s'éloigne vers l'Ouest avec pour mission de créer une diversion. Après quatre heures et demie de conduite, le convoi s'immobilise. Sadler règle son théodolite et annonce que l'aérodrome est à moins de deux kilomètres. Aucun bruit ni aucune lumière ne sont perceptibles. Les jeeps se mettent en file indienne et s'approchent de l'objectif quand, au détour d'un erg, le désert est soudainement éclairé de mille feux. Les lampes et les projecteurs bordant la piste de Sidi Hanneisch ont été allumés. Pendant quelques minutes, les SAS s'arrêtent croyant avoir été repérés. Ils perçoivent bientôt un bruit de moteur et comprennent que ce comité de réception ne leur est pas destiné. Un bombardier se prépare à atterrir. La base est devant eux, parfaitement éclairée. Les SAS, qui n'en demandaient pas tant, aperçoivent les silhouettes de chasseurs Messerschmitt 109, de Junkers 87 Stuka et de bombardiers Heinkel. Les increvables Junkers 52 sont alignés de part et d'autre de la piste. Les véhicules redémarrent et remontent le long du terrain dans le sillage de l'avion. Les jeeps de tête ouvrent le feu sur cette cible facile qui s'embrase aussitôt. L'alerte est donnée et l'aérodrome se trouve de nouveau plongé dans l'obscurité, mais la clarté lunaire fait ressortir les bâtiments et les appareils. Le lancement d'une fusée éclairante verte fait office de signal. Deux colonnes de sept jeeps se forment et lancent la charge. Trois véhicules se trouvent en tête. Sadler est resté en arrière pour récupérer les équipages contraints d'abandonner leurs véhicules. Les jeeps roulent à faible vitesse à cinq mètres les unes des autres. La formation débouche au milieu de la piste à une heure du matin. À bord des véhicules, les SAS font pivoter leurs mitrailleuses jumelées pour balayer les cibles, en prenant grand soin de toujours tirer vers l'extérieur. Les trois jeeps de tête nettoient le terrain. Imperturbables, les chauffeurs de la colonne de gauche voient passer les rafales de balles incendiaires et traçantes devant et au-dessus d'eux. Les soixante-huit mitrailleuses sèment la mort et la dévastation sur la base. Les balles déchiquettent les fuselages des appareils qui s'enflamment et se disloquent. Le personnel court en tous sens à la recherche d'un abri. Quelques soldats italiens ne tardent pas à répliquer. Un mortier entre en action et un canon Breda de 20 mm donne à son tour de la voix. Les tirs sont imprécis, mais un obus explose au milieu des deux colonnes. John

Robson, le mitrailleur se trouvant près d'Alexander J. Scratchley est tué sur le coup. La jeep du major est endommagée. Cooper soulève le capot et s'aperçoit que le bloc-cylindres a été transpercé par un obus de 20 mm. Scratchley récupère les trois hommes en passant à leur hauteur. La pièce italienne finit par être muselée. Le véhicule de Steve Hastings, lui aussi touché, devra être sabordé. Arrivée en bout de piste, la colonne s'arrête. Stirling donne ses instructions pour un second et dernier passage. De nouveau, les armes se déchaînent. Un groupe de quatorze Junkers 52 est détruit, Mayne s'octroyant le luxe de sauter de sa jeep pour aller placer une bombe Lewes sur la dernière machine intacte. Par groupe de 2 ou 3, les jeeps SAS s'évanouissent en direction du Sud, à la faveur de la brume matinale qui recouvre le secteur. Au total, 37 appareils ont été détruits ou sévèrement endommagés. Latactique du raid motorisé a fait ses preuves. Le SAS déplore la perte d'un homme et la destruction de deux jeeps ; le repli est malheureusement tragique.

Les avions germano-italiens survolent le désert à la recherche du *Phantom Major* et de ses hommes qui filent à vive allure. Arrivés à la base, les groupes constatent que deux équipages français manquent à l'appel. Après l'attaque, les SAS français ont perdu de vue les jeeps qui les précédaient et se sont retrouvés sur la piste reliant Siwa à Matruh. Ensuite, la jeep de Zirnheld crève à deux reprises. L'aspirant François Martin, qui se trouve sur un des deux autres véhicules, lui porte assistance mais les réparations sont longues et le jour se lève. Ils se dissimulent au fond d'un oued asséché en attendant la nuit pour repartir, mais en fin de matinée, ils sont repérés par un avion de reconnaissance. Quatre Stukas font bientôt leur apparition et effectuent plusieurs passes de mitraillage. L'aspirant est touché à trois reprises. Se sachant perdu, il demande à Martin de l'abandonner, ce que ce dernier ne peut se résigner à faire. Les jeeps repartent, mais l'officier agonisant décède peu après. Il est inhumé sur place par ses camarades. Une croix sommaire fabriquée à l'aide de deux planchettes portant son identité est placée sur le tas de pierre faisant office de mausolée. Dans le bois, quelques mots ont été gravés : « Aspirant Zirnheld, mort au champ d'honneur, le 27 juillet 1942 ». Martin récupère les documents personnels du défunt. Il trouve dans une poche un petit carnet dans lequel est griffonné un poème qui va devenir la prière du para. Ces vers seront lus quelques semaines plus tard sur les ondes de la BBC :

Je m'adresse à vous, mon Dieu,
car vous seul donnez
ce qu'on ne peut obtenir que de soi.
Donnez-moi, mon Dieu ce qu'il vous reste
Donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais.
Je ne vous demande pas le repos
ni la tranquillité
ni celle de l'âme, ni celle du corps
Je ne vous demande pas la richesse
ni le succès, ni peut-être même la santé.
Tout çà, mon Dieu, on vous le demande tellement
que vous ne devez plus en avoir.
Donnez-moi, mon Dieu, ce qu'il vous reste
Donnez-moi ce que l'on vous refuse
Je veux l'insécurité et l'inquiétude
Je veux la tourmente et la bagarre
et que vous me les donniez, mon Dieu,
définitivement,
que je sois sûr de les avoir toujours,
car je n'aurai pas toujours le courage
de vous les demander.
Donnez-moi, mon Dieu, ce qu'il vous reste
Donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas
Mais donnez-moi aussi le courage
et la force et la foi
Car vous seul donnez
ce qu'on ne peut obtenir que de soi.

David Stirling est très affecté en apprenant la mort de celui qu'il surnommait « *The good Frenchie* ». Il sera fait Compagnon de la Libération le 1er mai 1943 à titre posthume.

En marge de l'opération, le *Captain* Wilder a attaqué l'aérodrome de Bagoush et détruit quinze avions. Sur le chemin du retour, il croise la route d'une colonne allemande et ajoute quatre camions à son tableau. Il met ensuite hors d'usage un avion de reconnaissance Fieseler Torch, qui a eu la malchance d'atterrir à proximité du Britannique. Wilder capture un officier

médecin et un des pilotes de Rommel, qui réussissent à lui fausser compagnie quelques jours plus tard. Le 29, deux jeeps conduites par Paddy Mayne et le caporal FFL Jean Boven attaquent une colonne de camions italiens au bivouac. Ils effectuent trois passages et lancent des charges explosives, semant la mort parmi les équipages endormis.

En un mois, la brigade est parvenue à détruire 86 avions et une quarantaine de véhicules. Neuf hommes ont été tués ou blessés et 13 jeeps et camions ont été perdus. Les SAS abandonnent leur base pour une autre située à une cinquantaine de kilomètres, les nombreuses traces de véhicules risquant à un moment ou à un autre de trahir leur présence.

Stirling veut continuer à attaquer les bases ennemies depuis le désert, mais la logistique ne suit pas. Face à ce manque de soutien, il s'est entendu avec les instances de la RAF au Caire, demandant le 30 juillet par radio que le 216 Squadron procède le surlendemain à un parachutage de vivres, d'explosifs et de pièces détachées. L'état-major, averti du message, met son veto et demande à Stirling de ramener son unité à Kabrit pour participer à une opération de grande envergure. Le 1er août, un Bristol Bombay apporte l'essence nécessaire pour permettre aux véhicules de rentrer au bercail. Le reste du personnel repart en avion. Stirling, qui voit ses plans s'effondrer, fulmine. Il ne peut maintenir la pression sur les lignes de ravitaillement adverses. Il faut admettre, à la décharge du MEHQ, que la situation du L Detachment devenait extrêmement dangereuse en raison de l'occupation par les Italiens de l'oasis de Siwa et bientôt de celle de Qara.

BIGAMY

À son arrivée au Caire début août, Stirling découvre que Churchill a profité de sa visite en Égypte pour relever Auchinleck de son commandement. Si le bouillant Premier ministre convient que le général a bel et bien réussi à « endiguer le flot adverse », il n'admet pas que ce dernier puisse s'opposer à son idée de lancer une nouvelle offensive. Ulcéré, il décide de nommer le *General* Harold Alexander commandant en chef au Moyen-Orient, et place le *Lieutenant* General William Gott à la tête de la 8th Army, jugeant ces derniers plus agressifs. L'avion conduisant Gott au Caire est abattu par un chasseur allemand et c'est finalement le Lieutenant *General* Bernard Law Montgomery – dit Monty – qui est

nommé à sa place. Il projette de lancer une grande offensive pour la fin du mois d'octobre, mais il lui faut auparavant, d'une part, se renforcer et, d'autre part, affaiblir son adversaire qui continue de recevoir des renforts en hommes et en matériel. Entretemps, Rommel, averti de l'arrivée imminente de renforts britanniques via le canal de Suez, lance une nouvelle attaque dans la nuit du 30 au 31 août et menace la cote 132 sur la crête d'Halam Halfa. Or, qui contrôle ce point, contrôle le secteur d'El Alamein. Mais ses efforts restent vains – la pénurie de carburant et la supériorité aérienne britannique le contraignent à se replier.

Quatre raids commandos sont programmés pour la nuit du 13 au 14 septembre contre les ports de Benghazi et de Tobrouk :

– Opération Bigamy (*Snowdrop*). Deux cents SAS montés sur 40 jeeps, 40 camions et accompagnés de deux chars légers Honey devront pénétrer dans Benghazi pour détruire les infrastructures portuaires.

– Opération Agreement (*Daffodil*). La Force B aux ordres du *Lieutenant Colonel* Jock Haselden pénétrera dans Tobrouk et gagnera l'est du port où débarquera la Force C de McFie regroupant 100 commandos acheminés par des vedettes lance-torpilles. Une fois réunies, les deux forces neutraliseront les défenses côtières du port pour permettre à deux destroyers de débarquer la Force A du *Lieutenant Colonel* Unwin. Quatre cents Royal Marines investiront la ville pendant que la Royal Navy coulera les navires au mouillage dans le port.

– Opération Nicety (Tulip). La Sudan Defense Force (SDF) ou Force Z s'emparera de l'oasis de Jalo pour faciliter le retour des autres forces engagées.

– Opération Caravan (Hyacinth). Les G1 (*Captain* Wilder) et T1 (*Captain* Timpson) Patrols du LRDG mèneront un raid de diversion contre l'aérodrome de Barce.

Stirling est atterré quand il prend connaissance du plan. Pour lui, les missions principales contre Benghazi et Tobrouk sont vouées à l'échec. Haselden, qui en est le principal concepteur, reproduit les erreurs commises en 1941 lors des premiers engagements de la Layforce. Quant à l'opération impliquant son unité, elle ne bénéficiera d'aucun effet de surprise ; le major sait d'expérience qu'une troupe aussi nombreuse ne peut passer inaperçue.

Lors d'une réunion de l'état-major, l'officier, ulcéré, laisse éclater sa colère. Cette tactique contrevient à tous les principes sur lesquels le Special Air Service est fondé. Le désastre est assuré. Sourds à ses arguments, Haselden et certains membres du MEHQ lui font comprendre que la liberté d'action dont il jouissait jusqu'alors est révolue. Un *Air Vice Marshal* de la RAF va jusqu'à dénigrer le L Detachment, ce groupe « de pittoresques individualistes dont le chef cultive de manière néfaste une certaine propension à exagérer ses succès ». Les rancœurs sont tenaces. En d'autres temps, Stirling aurait lavé l'affront en provoquant en duel le perfide calomniateur, mais il ravale sa colère et décide d'obéir pour ne pas hypothéquer l'avenir de son unité.

Le 8 août, il se rend à l'ambassade britannique au Caire pour assister à un dîner mondain, accompagné par Fritzroy McLean, remis de sa blessure. Les deux officiers se trouvent à table avec l'ambassadeur Sir Miles Lampson, les généraux Smuts et Alexander, Sir Alan Brooke et Winston Churchill en personne. Ce dernier a entendu parler du commandant du Special Air Service par son fils Randolf. Il s'entretient avec les deux hommes. Le lendemain, Stirling reçoit un courrier lui demandant ce qui peut être fait pour résoudre les problèmes de la SAS Brigade et l'aider à accroître son champ d'action et son efficacité.

En prévision de l'opération Bigamy, les SAS s'entraînent à Kabrit. De nouvelles jeeps modifiées ont été perçues, des recrues doivent être formées en quelques semaines pour compléter les équipages. Quoique l'opération soit entourée du plus grand secret et que peu de personnes soient censées connaître les objectifs, il apparaît très vite que les plans sont éventés. Les dockers du port d'Alexandrie connaissent la destination des destroyers avant même leurs équipages. D'Alexandrie à Beyrouth, des informations sensibles arrivent aux oreilles des agents allemands.

Le 19 août, Stirling reçoit l'*Operation Instruction No 140* récapitulant les grands points de l'opération Bigamy. La Force X doit rendre le port inutilisable et couler tous les bâtiments qui s'y trouvent. Les dépôts de carburant et les stations de pompage doivent être également détruits. Un officier de reconnaissance de la RAF, deux détachements de la Royal Navy et de la Special Boat Section doivent accompagner le L Detachment. Deux chars légers Stuart (Honey) du 10th Hussars permettront de faire volet en

éclats les barrages. Après l'opération, la Force X se retirera sur Jalo, qui sera normalement aux mains de la Force Z venue de Koufra. Si tel n'est pas le cas, Stirling devra aider à la prise de l'oasis et s'en servir de base pour de futures opérations.

Début septembre, les trois colonnes composant la Force X quittent Kabrit pour rejoindre Koufra, qui doit également servir de base arrière aux autres forces de raids. Mayne, Scratchley et Cumper font office de chefs de convoi. Ils doivent traverser la Grande Mer de sable en son secteur le plus étroit, Zighen. Les dunes se succèdent à perte de vue, mais ce paysage monotone cache de nombreux pièges. Les véhicules s'enlisent en permanence. Les équipages passent plusieurs heures par jour à les sortir de cette gangue de sable fin qui semble vouloir les avaler. Les convois doivent faire un crochet pour éviter l'oasis de Jalo, qu'ils connaissent si bien mais qui est désormais aux mains de l'armée italienne. Trois jours sont nécessaires pour franchir les 2 250 kilomètres les séparant de Koufra. Stirling et McLean les y rejoignent en avion. Le départ des trois colonnes vers Benghazi s'échelonne entre le 4 et le 6 septembre. Des patrouilles du LRDG les accompagnent. En route, une jeep explose sur une mine thermos, tuant sur le coup le *Lieutenant* Ardley de la Royal Navy, qui se trouve à bord, et blessant grièvement le chauffeur. Les deux chars Honey doivent être abandonnés en chemin. Mayne ouvre la voie et atteint le premier le djebel où les attend le *Captain* Bob Melot, à une trentaine de kilomètres du port. Melot, déguisé en nomade, surveille depuis plusieurs semaines Benghazi et ses environs. Il a pu observer des mouvements de troupes suspects autour de la ville portuaire. Il semble que l'ennemi ait eu vent de l'affaire. Pour s'en assurer, il dépêche sur place un espion arabe le 10 septembre au soir. Lorsqu'il revient le 12 au matin, son rapport est alarmant. En ville, civils et militaires sont avertis du raid à venir, dont la date même est connue. L'ennemi a renforcé son dispositif défensif et la population civile a reçu l'ordre d'évacuer la place. Plus de 5 000 soldats italiens et un bataillon allemand sont stationnés à proximité immédiate. Une unité de mitrailleuses lourdes a pris position autour la ville ; des champs de mines et des barrages routiers ont été installés. Les navires ont quitté le port. Arrivé entretemps, Stirling informe par radio le quartier général de la siuation. Mais les ordres ne varient pas : le plan doit être exécuté. Le major s'incline et les hommes se préparent à l'action.

Le soir venu, une dizaine d'hommes menés par les capitaines Melot et Bailey se dirige vers un petit fortin italien établi sur une hauteur. Ils ont pour mission d'y détruire la station radio pour éviter qu'elle ne donne l'alerte. Cinq soldats italiens sont tués et la position est prise, mais les assaillants ne s'en sortent pas indemnes. Melot a été blessé aux jambes par l'explosion d'une grenade ; Bailey a reçu une balle dans la poitrine et un caporal a eu le bras déchiqueté. Le gros de la Force X amorce son approche vers Benghazi, mais l'agent arabe de Melot, qui leur sert de guide, fait perdre un temps précieux en se trompant d'itinéraire. Plusieurs véhicules endommagent leurs suspensions sur les rocailles. Le convoi fait demi-tour et finit par trouver l'oued Fetilia qui permet de rejoindre la plaine en contrebas de l'escarpement. Les camions Ford et les jeeps de la SAS Brigade s'engagent à pleine vitesse sur la route tandis que les véhicules du LRDG s'éloignent pour opérer des diversions. Au Nord, Benghazi est éclairé par l'éclatement des bombes larguées par l'aviation britannique. Stirling regarde sa montre ; elle indique 3 heures du matin. L'attaque aurait dû être déclenchée depuis 4 heures déjà. Un peu plus loin, les véhicules de tête freinent brutalement. Une barrière en métal barre la route, des barbelés et des mines ont été installés sur les accotements. Cumper s'avance prudemment et soulève la barrière en s'exclamant d'un ton solennel : « Que la bataille commence ». À ce moment précis, des salves de mitrailleuses lourdes et de canons Breda de 20 mm déchirent le silence de la nuit. Les traçantes encadrent le convoi arrêté. Les SAS répliquent avec leurs Vickers et ne laissent pas le temps à leurs adversaires de régler leurs tirs. Les chauffeurs des deux premières jeeps tentent le tout pour le tour et s'élancent en avant, mais au bout d'une centaine de mètres, le véhicule conduit par le *Sergeant* Jim Almonds s'embrase. Une balle vient d'atteindre le réservoir. La seconde voiture subit le même sort quelques instants plus tard. Plusieurs hommes sont blessés et le sous-officier est capturé. Derrière, les autres voitures sortent de la route. Le chef de la Force X donne l'ordre de se replier tout en sachant qu'ils ne pourront atteindre les montagnes du djebel avant le lever du jour. La colonne SAS tente de se dissimuler au pied de l'escarpement, mais les chasseurs ennemis sont déjà au-dessus d'eux. C'est l'hallali. Les uns après les autres, les rapaces d'acier mitraillent et bombardent ces cibles faciles. Le calvaire dure toute la journée. Plusieurs véhicules touchés de plein fouet explosent. Des colonnes de fumée

s'élèvent au-dessus des carcasses fumantes. Heureusement, on ne compte que trois ou quatre blessés. Ce qui reste de la colonne réussit à gagner les hauteurs à la nuit tombée. L'équipe médicale du docteur Malcolm Pleydell, restée en arrière, s'occupe de Melot et de ses compagnons. Quelques jeeps parcourent la plaine à la recherche des équipages des véhicules détruits.

Au fond de l'oued parsemé des buissons et de rocailles, les hommes camouflent de leur mieux les véhicules restants à l'aide de filets et de branchages. Dès les premiers rayons du soleil, des points noirs réapparaissent à l'horizon. Dans le courant de l'après-midi, un équipage égaré se dirige vers le refuge en soulevant derrière elle un nuage de poussière que les pilotes adverses repèrent sans mal. La sarabande mortelle reprend donc de plus belle. Cette fois, les assaillants sont en nombre. Entre vingt et trente appareils martèlent la zone. Un groupe du Free French Squadron quitte son abri et grimpe à bord de son camion. Le filet de camouflage est jeté à terre et les mitrailleuses sont mises en batterie. Ils engagent un duel mortel avec un chasseur. Les autres équipages suivent à distance cet affrontement inégal. Au bout de dix minutes, une fumée noire s'échappe du moteur de l'avion. Ces sacrés Français ont réussi à en abattre un. Ce sera le seul fait d'arme de l'opération Bigamy. Le calvaire des SAS dure cinq heures. Au soir du 25 septembre, le bilan est sans appel. Vingt-cinq camions et vingt jeeps ont été détruits. Quatre hommes sont morts, les blessés sont nombreux et les quatre plus graves sont intransportables. Ces derniers sont confiés à un infirmier et à un prisonnier italien, qui obtiendront des autorités italiennes l'autorisation de les amener à Benghazi.

Stirling doit se replier sur Jalo. Trois groupes sont formés. Scratchley accompagné par McLean ouvre la voie, suivi par Mayne et Stirling. Chaque camion accueille une vingtaine d'hommes en sus des vivres et du matériel. Quant aux jeeps, elles transportent jusqu'à huit hommes. L'aviation ennemie a disparu, mais les hommes sont bientôt tenaillés par la faim et par la soif. Le premier groupe arrive à proximité de Jalo le 18 septembre au soir. Il était temps, car les réservoirs sont presque à sec. Les SAS restent à bonne distance et observent l'oasis. Des tirs d'artillerie leur indiquent que la place n'est pas encore tombée aux mains de la Sudan Defense Force. Une patrouille établit un premier contact avec cette dernière le lendemain. Les SAS apprennent que les Soudanais ont lancé une première attaque dans la nuit du 15 au 16 septembre et sont parvenus à pénétrer à l'intérieur du fort

avant d'en être rejetés par les défenseurs italiens, qui les attendaient de pied ferme. L'arrivée de la Force X leur redonne espoir, mais la SDF reçoit bientôt l'ordre de se retirer du secteur. Une colonne motorisée italienne s'approche en effet de l'oasis convoitée. Après avoir refait le plein de carburant et de vivres, Scratchley repart pour Koufra où il arrive trois jours plus tard, devançant de quelques heures les deux autres groupes. L'opération Bigamy est un cuisant échec, mais la responsabilité en revient aux officiers qui l'ont mise au point et qui ont refusé d'écouter les mises en garde du *Major* Stirling. Il est avéré que l'ennemi, parfaitement renseigné, a pu se préparer en conséquence.

L'attaque sur Tobrouk est une tragédie d'une tout autre ampleur. La Force B dirigée par Haselden a quitté Koufra le 6 septembre en compagnie de la Y1 Patrol du *Captain* Owen chargée de la guider à travers le désert. Quatre-vingt-trois commandos du 1st Special Service Regiment, déguisés en prisonniers de guerre et dissimulant armes et explosifs, sont transportés à l'arrière de quatre camions allemands. Pour que le subterfuge soit parfait, des membres du SIG vêtus d'uniformes allemands jouent le rôle des gardiens. Le *Captain* Buck se trouve parmi eux. Les mots de passe utilisés par les troupes germano-italiennes sont parfaitement connus. Le petit convoi remonte en direction de la côte sans se faire repérer, mais au moment où les scorpions du désert les quittent, un profond malaise les étreint. Owen, en officier expérimenté, pressent que l'opération risque de mal se terminer. Un peu plus tard, ils attaquent une patrouille italienne et capturent plusieurs de ses membres. Ces derniers sont loquaces et disent appartenir à une division envoyée depuis peu à Tobrouk avec d'autres renforts. Il ne fait plus aucun doute que l'ennemi est au courant du raid. Owen tente de joindre Haselden par radio, sans succès. Les commandos pénètrent dans Tobrouk à la nuit tombée. Comme à Benghazi, la RAF bombarde la ville. Haselden prend d'assaut une villa et y installe son PC. Deux groupes menés par le *Major* Colin Campbell et le *Lieutenant* Graham Taylor n'atteignent l'Est de la baie que vers 1 h 30. Ils parviennent à neutraliser les batteries côtières repérées et attendent l'arrivée de la Force C, mais rien ne se passe comme prévu. Après avoir quitté le sous-marin *HMS Taku*, les commandos chargés d'installer les balises qui doivent guider les navires n'ont pas pu remplir leur mission, leurs canots s'étant

retournés à cause de la forte houle. À terre, les équipes chargées d'émettre des signaux optiques ont failli à leur tâche. Les équipages des dix-huit vedettes lance-torpilles, privés de repères visuels, tardent à s'approcher de la côte et s'égarent. Seules deux vedettes perçoivent les signaux émis depuis la terre par le *Lieutenant* Langton et réussissent à débarquer les Royal Marines se trouvant à leur bord. Les projecteurs ennemis balayant de leurs faisceaux lumineux le port et la plage rendent l'approche suicidaire et aucune autre vedette ne tente sa chance. Les destroyers *Sikh* et *Zulu* transportant la Force A, se trompent de secteur de débarquement et les conditions de mer sont telles qu'à peine soixante-dix hommes sont mis à terre. L'ennemi ne tarde pas à les encercler et à les attaquer. Coincés sur la plage sans possibilité de repli, ils sont tous mis hors de combat ou capturés. Les destroyers sont pris à partie par les artilleurs italiens et touchés à plusieurs reprises. Le *Sikh* trop mal en point est sabordé ; quant au *Zulu*, il sera envoyé par le fond par des avions le lendemain matin avec un autre navire venu lui prêter main-forte. Quatre vedettes subissent un sort identique. La bâtisse où sont retranchés le *Lieutenant Colonel* Haselden et une partie de la Force B est encerclée par les Italiens. Avec ses hommes, l'officier tente une sortie, mais il est tué presque immédiatement. Le reste de la troupe continue de résister avec opiniâtreté jusqu'à épuisement des munitions. Quelques groupes de commandos tentent de s'extraire de la souricière en se cachant en ville. Seuls sept d'entre eux réussissent à rejoindre leurs lignes. Le dernier, le *Lieutenant* Lanark, est récupéré le 18 novembre, à bout de force.

Seule l'opération Hyacinth connaît finalement une issue plus heureuse. La T1 Patrol du *Captain* néo-zélandais N. P. Wilder et la G1 Patrol du *Captain* Timpson ont quitté Fayoum le 1er septembre pour rejoindre l'aérodrome de Barce. La force, qui regroupe 47 hommes, 5 jeeps et 12 camions, dont deux Mack NR de 10 tonnes, effectue un périple de 1 850 kilomètres en onze jours. En cours de trajet, une jeep est détruite par un chasseur. Ses occupants, Timpson et Wann, sérieusement blessés, doivent être évacués par avion. Le LRDG retrouve le *Major* Vladimir « Popski » Peniakkof et deux agents senoussis à proximité de l'objectif. Le 13 septembre à 23 heures, la force se scinde en deux et pénètre dans la ville. La colonne de Wilder attaque l'aérodrome pendant que l'autre s'occupe de

neutraliser le camp Maddalena. S'inspirant du raid SAS contre Sidi Hanneisch, les véhicules de la G1 Patrol pénètrent en file indienne sur le terrain d'aviation par l'accès principal prenant par surprise les défenseurs qui s'attendaient à une attaque à pied. Les hommes mitraillent et grenadent les bâtiments, les hangars et les avions parqués le long de la piste, tandis qu'un commando place des charges incendiaires sur les appareils qui n'ont pas encore brûlé. La T1 Patrol a maille à partir avec quelques blindés légers italiens. Ils réussissent à se dégager et s'en prennent aux cantonnements abritant la garnison.

En à peine une heure, trente-deux avions sont détruits ou endommagés par le LRDG, qui compte dix blessés et perd cinq véhicules. Mais sur le chemin du retour, la colonne tombe dans une embuscade soigneusement préparée par les Italiens à proximité de Sedi Selim. Pas moins de 150 hommes prennent sous leurs feux la route empruntée par les deux patrouilles. Ces dernières réussissent à passer en force. Trois camions endommagés sont sabordés faute d'avoir pu être réparés. Le lendemain matin, l'aviation italienne prend le relais et fond sur la colonne. Deux hommes, dont Wilder, sont blessés. Tous les véhicules, à l'exception d'un camion et de deux jeeps, sont perdus. Qu'importe, l'opération Nicety est un succès, le seul enregistré au cours de cette nuit.

LE 1st SPECIAL AIR SERVICE REGIMENT

De retour au Caire, Stirling apprend le 28 septembre que son unité va devenir officiellement le 1st Special Air Service Regiment et que lui-même est promu au grade de *Lieutenant Colonel*. En dépit du piteux échec subi à Benghazi, Churchill a semble-t-il répondu aux suppliques du jeune officier. En outre, dans une note adressée à sa hiérarchie dans le courant du mois de septembre, le *General* Alexander suggère que le 1st Special Service Regiment et la Special Boat Section soient intégrés au L Detachment SAS Brigade, sous l'autorité du *Lieutenant Colonel* Stirling qui a prouvé qu'il avait la carrure nécessaire pour commander une telle unité.

Le Special Air Service se voit cependant priver d'une partie de son indépendance opérationnelle. Le *Director of Military Operations* exerce désormais son contrôle sur elle à travers un le nouveau Departement G (Raiding Forces) dirigé par le *Lieutenant Colonel* Sam Hackett et chargé de

coordonner les raids. Stirling ne peut plus contacter les hautes instances militaires sans autorisation préalable. L'unité comprend désormais 390 hommes répartis en cinq squadrons dont un de commandement (HQ squadron) et quatre de combat. Le A Squadron commandé par Paddy Mayne, nouvellement promu au rang de major, regroupe les anciens de l'unité, soit 80 hommes. Stirling prend la tête du B squadron qu'il lui faut compléter et instruire. Le Free French SAS Squadron (futur C Squadron) du capitaine Jordan compte 94 hommes. Les 55 membres de la Folboat Section du No 8 Commando, récemment intégrés, vont former le D Squadron. Le Special Interrogation Group (SIG), rattaché au SAS depuis juin, est dissout en décembre, faute de nouvelles recrues. Les douze hommes qui le composaient sont mutés dans d'autres unités.

Cette réorganisation se fait en pleine effervescence des forces britanniques. Monty met à profit le répit que lui offre Rommel pour forger l'outil de sa victoire, entraînant, galvanisant ses hommes, rassemblant le maximum de force. L'offensive Lightfoot doit être déclenchée avant la fin du mois d'octobre. Stirling souhaite que son unité apporte sa contribution en affaiblissant et en désorganisant les lignes de ravitaillement de l'ennemi. Les hommes expérimentés du A Squadron sont d'ores et déjà prêts à intervenir, mais le B Squadron est encore incomplet et les nouvelles recrues doivent suivre un programme d'entraînement de trois mois minimum pour être parfaitement opérationnelles. Stirling espère donc pouvoir recruter des soldats expérimentés à qui deux à trois semaines suffiraient pour atteindre les standards du SAS. Il réussit ainsi à reconstituer une partie de l'effectif du 1st Special Service Regiment, soit une centaine d'hommes.

Hackett apprécie l'esprit combatif qui anime le chef des SAS et souhaite l'aider au mieux. Il organise une entrevue avec le commandant de la 8th British Army et accompagne Stirling dans le secteur d'El Alamein, où se trouve le fameux PC mobile deMonty. Stirling sollicite aussitôt l'autorisation de recruter cent cinquante combattants aguerris au sein des forces britanniques pour compléter son unité. Cette requête irrite le général qui refuse d'affaiblir ses unités au seul bénéfice du SAS, après le cuisant revers de Benghazi. Déçus, Hackett et Stirling se consolent en déjeunant au mess sur le compte du général, avec force vins et alcools. Ils obtiennent du *General* de Guingand, le chef d'état-major de Montgomery, la confirmation

qu'un second front sera bientôt ouvert en Afrique du Nord. De retour à Kabrit, Stirling supervise l'entraînement du B Squadron en compagnie des lieutenants Martin et Mather. Il y apprend que Fritzroy McLean est muté en Iran pour mener des opérations spéciales. Il arrêtera le général Fazlollah Zahedi que les Britanniques suspectent de vouloir perpétrer un coup d'État avec l'appui de l'Allemagne.

Le 28 septembre, Stirling, Hackett et des membres de l'état-major décident des modalités d'engagement du 1st SAS Regiment en vue de la grande offensive. Le A Squadron de Mayne rejoint Koufra au début du mois suivant, avec la mission de détruire les dépôts, les routes et les voies ferrées servant à acheminer les renforts sur la ligne de front. La Folboat Section est également acheminée par bateau dans le secteur d'El Daba. Scindée en six équipes, l'unité de Paddy installe une base avancée sur la bordure septentrionale de la Grande Mer de sable et opère le long de la bande littorale s'étendant entre Tobrouk et Marsa Matrouh. Les SAS s'en prennent aux infrastructures de communication et en particulier aux voies de chemin de fer. Ils font sauter les rails et n'hésitent pas à attaquer les gares pour interrompre le trafic ferroviaire. Les convois routiers ne sont pas épargnés. Au cours d'une patrouille, les jeeps du SAS sont prises à partie par des blindés ennemis dans le secteur de Sidi Barrani. Le *Lieutenant* Shorten est tué. Le navigateur David Sillito se retrouve seul et décide de rentrer à la base à pied avec pour seul équipement un revolver, une gourde d'eau et une boussole. Il marche en direction du Sud pendant sept jours sous un soleil de plomb. Il s'abrite sous son manteau long pendant les heures les plus chaudes et s'abreuve de sa propre urine pour ne pas mourir de soif. Après avoir parcouru 300 kilomètres, il est récupéré à bout de force au fond d'un oued par une patrouille. Rapatrié au Caire, le soldat reprend le service quelques semaines plus tard.

Le 23 octobre à 21 h 40, la nuit s'illumine des coups de départ des canons des trois cents batteries britanniques. Un déluge de fer et de feu s'abat pendant vingt minutes sur les positions germano-italiennes situées entre la mer et la crête de Ruweisat. Des centaines de chars du XXX Corps du *Lieutenant General* Oliver Leese accompagnés de fantassins, montent à l'assaut en suivant les voies ouvertes par les sapeurs dans les champs de mines. Monty sait que la bataille va être difficile car ses adversaires sont

tenaces. Il a annoncé à Churchill dix jours de furieux corps-à-corps. Effectivement, les troupes de l'Axe se battent avec acharnement. La profondeur des champs de mines adverses a été sous-estimée. Après une journée d'efforts, quatre brigades blindées parviennent enfin à percer, contraignant les Allemands à engager la 15. PzD. Au Sud, les divisions italiennes tiennent bon et infligent des pertes sérieuses au 13th British Corps, stoppé dans son élan. Néanmoins, par son action, il immobilise la 21. PzD et la DB Ariete. Le 24 octobre, le *General* Stumme décède d'une crise cardiaque et Rommel est rappelé d'urgence en Afrique du Nord. Lorsqu'il arrive, le 26 au soir, la situation est grave. Les assauts britanniques ont été contenus, mais ses troupes ont subi de lourdes pertes. Les formations blindées ne disposent plus que de 168 chars. Il sait que la rupture est proche.

Le 2 novembre à l'aube, Monty déclenche une nouvelle offensive baptisée Supercharge. Les blindés britanniques, sitôt sortis des champs de mines, tombent sous le feu des canons antichars. Rommel contre-attaque et lance ses derniers blindés dans la bataille. À la fin de la journée, Monty a perdu 150 blindés. L'Afrikakorps remporte une victoire défensive qui lui coûte cher. Rommel ne dispose plus que d'une cinquantaine de chars opérationnels. Malgré leur vaillance, les fantassins italiens ont fini par plier sous le nombre et commencent à refluer. Dans la nuit, Rommel décide aussi le repli sur Fouka situé 100 kilomètres à l'Ouest, afin de sauver ce qui reste de son armée. Le 3 novembre, alors que le repli est déjà amorcé, il reçoit un *Führerbefehl* lui intimant l'ordre de combattre jusqu'au bout. Les colonnes germano-italiennes font demi-tour, mais le front craque. Rommel ordonne le retrait général sans attendre l'approbation du Führer pour tenter de se rétablir plus à l'Ouest.

Le 8 novembre, quatre jours après la fin de la seconde bataille d'El-Alamein, les forces anglo-américaines, débarquent de vive force au Maroc, à Oran et à Alger, mais la « pétaudière algéroise » et la lente arrivée des troupes leur ont fait perdre un temps précieux. Du côté allemand, les renforts, envoyés en hâte depuis la France et la Sicile, débarquent à Tunis. La 5. Armee de von Arnim prend position au Sud du pays pour assurer les arrières de Rommel et barrer la route aux troupes alliées engagées dans les

montagnes de l'intérieur. Le 22 novembre, la 1st British Army approchant de Tunis est repoussée avec pertes et fracas.

Le A Squadron du Special Air Service, qui est passé sous le commandement de la 8th British Army, poursuit son action et sème le trouble sur les arrières de l'ennemi en déroute, les SAS se payant le luxe de faire quelques prisonniers. Ils sont tenus en permanence informés du déroulement des opérations grâce aux postes radio No 11 équipant leurs véhicules. Le 10 novembre, deux équipes, dont celle de Mayne, attaquent les terrains de Gambut et de Jalo. Une autre reste une huitaine de jours à observer la route côtière et l'aérodrome de Gazala depuis une hauteur, tandis que les trois derniers groupes regagnent la base. Le 13, elles repartent avec les deux équipes de Mayne pour attaquer les aérodromes de Martuba, Tmimi et Derna. Le A Squadron reçoit ensuite l'ordre de se déplacer vers Bir Zelten, un oued bordé de nombreuses grottes situé à 200 kilomètres au sud d'El Agheila, pour continuer à maintenir l'ennemi sous pression. Le 29 novembre, il est rejoint par le B Squadron du *Major* Vivian Street, enfin opérationnel. Stirling, qui a fait fi des protestations d'Hackett, l'a rejoint et a laissé Kabrit entre les mains expertes de Jellicoe. Le premier squadron se voit attribuer la zone située entre El Agheila et Bouerat et le second établit une base avancée à Marada pour pouvoir opérer en direction de Tripoli. La nature des objectifs est identique. Après plusieurs reports, l'opération Palmyra débute le 13 décembre. Les deux squadrons alignent 80 et 120 combattants, trente jeeps et une douzaine de camions. Ils sont divisés en huit patrouilles de trois jeeps chacune. Chaque patrouille doit attaquer tous les trois jours, avec pour mission de détruire les véhicules, poser des mines et couper les lignes téléphoniques. Il faut obliger l'ennemi à circuler en plein jour. Les hommes de Mayne réussissent à tirer leur épingle du jeu, mais ils doivent rapidement mettre fin à leurs actions en raison de la progression des troupes britanniques.

Leurs camarades du B squadron vont pour leur part payer le prix fort. La Tripolitaine est une région peuplée où il est difficile de passer inaperçu, d'autant plus que le commandement allemand a envoyé des troupes aguerries pour mettre fin aux agissements du *Phantom Major* et de ses hommes. Les voies de communication, les aérodromes et les dépôts sont étroitement surveillés par l'aviation et les patrouilles motorisées, rendant

l'infiltration des SAS de plus en plus risquée. En quelques jours, la majorité des équipes SAS est capturée. Les patrouilles allemandes, remontant les traces laissées par leurs jeeps, découvrent la base. Tous les officiers, dont Street et Oldfield, sont pris à l'exception du lieutenant Martin, d'Alston et de Thesiger qui réussissent à passer entre les mailles du filet avec le véhicule radio. Quelques « anciens » du L Detachment comme Seekings réussissent également à rejoindre leurs lignes. Stirling a de son côté rapidement regagné le QG de la 8th British Army, non sans avoir participé à une mission « pour se dégourdir les jambes » au grand dam du haut commandement, qui désapprouve qu'un officier supérieur puisse s'exposer en participant à des missions de guerre.

À la fin de décembre 1942, le SAS est à un tournant important de son histoire. Le 1st SAS compte désormais 29 officiers, 572 sous-officiers et hommes de troupe. Le *Lieutenant Colonel* est parfaitement conscient de la fin imminente des opérations en Afrique du Nord. Il lui faut préparer ses hommes aux futurs théâtres d'opérations. Après la chute de la Tunisie, la Sicile, la Sardaigne et l'Italie sont les prochains objectifs du commandement allié, puis ce sera l'Europe de l'Ouest. Le squadron de Mayne doit gagner le Liban pour parfaire sa connaissance de la montagne. Les *Free French* vont quant à eux repartir en Angleterre pour participer à la libération de leur pays. La Special Boat Section est envoyée au Liban pour se familiariser avec les caïques, de petits bateaux de pêche qui lui serviront à lancer des raids dans le Dodecanèse, la mer Égée, les Cyclades et les Sporades. Ces spécialistes des opérations amphibies font désormais faire équipe avec des combattants grecs venus grossir les rangs des SAS.

Le Greek Sacred Squadron a rejoint Kabrit à la fin du mois de novembre. Le nom fait référence au bataillon sacré de Thèbes créé par Pelopidas, qui s'est illustré pour la première fois en 375 av. J.C. lors de la bataille de Tegyres contre l'armée spartiate. Il a été anéanti à Chéronée en 338 av. JC par la cavalerie macédonienne, menée par Alexandre le Grand. Héritiers du courage exemplaire de ces combattants antiques, salué par Philippe II, le Greek Sacred Squadron s'illustre en 1821 contre les Turcs, puis en 1914. En mai 1941, le gouvernement grec réfugié en Égypte rassemble les Grecs exilés aux quatre coins du Moyen-Orient et forme la 2nd Greek Brigade sous les ordres du Colonel Alkiviadis. Les officiers

grecs, trop nombreux se voient proposer d'intégrer l'unité comme simples soldats, mais ils refusent de se départir de leurs grades. En août 1942, le *Major* Christodoulos Tsigantes prend la tête d'une compagnie de mitrailleuses rassemblant les officiers et les élèves officiers grecs ; le 15 septembre 1942, Tsigantes, promu colonel, renomme son unité Greek Sacred Squadron. Le SAS se voit ainsi renforcer de 114 hommes bien entraînés et résolus. La devise de l'unité est éloquente : « Reviens victorieux ou meurs ».

En Algérie, un second régiment est en cours de formation. Son créateur n'est autre que le *Lieutenant Colonel* William « Bill » Stirling, le frère aîné de David. Une partie de l'effectif du 2nd SAS est issue du No 62 Commando, aussi connu sous le nom de Small Scale Raising Force (SSRF). Crée en 1941, cette petite unité de 55 hommes, rattachée au Special Operations Executive (SOE), a mené une série de raids audacieux. C'est ainsi qu'en janvier 1942, le SSRF a pris le contrôle du paquebot italien la *Duchessa d'Aosta* et du pétrolier allemand *Likomba* au mouillage dans le port de Santa Isabel, sur l'île espagnole de Fernando Po au large de la Guinée équatoriale (opération Postmaster). Par la suite, les commandos ont effectué quatre missions sur les côtes françaises (Barfleur, Saint-Laurent-sur-Mer) et sur les îles anglo-normandes (Les Casquets, Sercq). La dernière, qui s'est déroulée sur les côtes du Calvados, à Saint-Laurent-sur-Mer, s'est soldée par un désastre et la mort du *Major* Gus March-Phillipps. L'unité est ensuite restée inemployée, provoquant de fait sa dissolution en janvier 1943 et l'envoi de ces membres en Algérie.

Stirling va s'appuyer sur ces hommes de valeur pour former le noyau dur de son régiment. Stationné à Philippeville en Algérie, il compte également une cinquantaine de Français provenant de la Légion étrangère et des troupes coloniales. Le petit contingent a rejoint les rangs britanniques avec l'aval du général Alphonse Juin. Ils sont regroupés au sein du 2nd Squadron commandé par le *Captain* Raymond Couraud, *alias* « Jack William. R. Lee ». Ce Charentais d'origine est un ancien de la 13e demi-brigade de la Légion étrangère passé par la section Buckmaster du SOE. L'officier, qui a pris la nationalité anglaise, a effectué plusieurs missions clandestines en France et a participé au raid contre le port de Saint-Nazaire le 28 mars 1942.

L'organisation du 2nd SAS est identique à celle de son unité sœur, mais sa liberté d'action est plus limitée. Bill Stirling, qui est avant tout un homme de bureau, peut s'appuyer sur des officiers expérimentés. Le *Major* Roy Farran du 3rd The King's Own Hussars a participé à la bataille de Sidi Barrani avant d'être envoyé en Crête où il est blessé et fait prisonnier. Après bien des péripéties, il réussit à s'échapper et à gagner Alexandrie à bord d'un caïque. Sandy Scratchley et Dave Kershaw du 1st SAS sont mutés dans la nouvelle unité pour faire profiter les « bleus » de leur expérience. Le niveau de l'entraînement est élevé et les montagnes du djebel n'ont rien à envier au désert égyptien. Les conditions de vie à l'intérieur du camp de base sont loin d'être idylliques. L'endroit est infesté de moustiques et la malaria commence à faire des ravages. David Stirling, qui n'a eu que très peu de contacts avec son frère, espère pouvoir créer une brigade en regroupant les deux régiments et en constituer un troisième grâce à la richesse de son effectif.

À LA POURSUITE DE ROMMEL

La 8th British Army s'empare de Syrte le jour de Noël, mais elle bute sur les positions tenues par l'Afrikakorps à hauteur de Bouerat. Elle ne réussit pas à faire tomber Tripoli. Le prochain assaut est programmé pour le 15 janvier 1943. De violents combats se déroulent déjà en Tunisie, où les Allemands tentent de reprendre l'initiative.

Les équipes rescapées du B Squadron continuent de mener des actions retardatrices jusqu'au 5 janvier, date à laquelle elles rejoignent Bir Guedaffia, tandis que le A Squadron de Mayne fait route vers Kabrit. En dépit des pertes subies, Stirling obtient du MEHQ l'autorisation de planifier quatre nouvelles opérations pour la mi-janvier. Le groupe du *Lieutenant* Harry Poat doit opérer à l'ouest de Tripoli et perturber l'évacuation de la capitale libyenne. Un second groupe mené par le capitaine Jordan doit traverser les lignes ennemies en différents points pour atteindre l'étroite plaine côtière et perturber les communications ferroviaires et routières entre les ports de Sfax et de Gabès. Le troisième groupe, placé sous les ordres de Gordon Alston et de Wilfried Thesiger, doit mener une reconnaissance en direction de la ligne Mareth, une ligne fortifiée édifiée entre 1936 et 1940 par les Français pour défendre la Tunisie contre les velléités

expansionnistes de l'Italie fasciste. Longue de 45 kilomètres, la « ligne Maginot du désert » court du massif des Matmata à Mareth, en face de l'île de Djerba. Les ouvrages ont été démilitarisés après l'armistice, mais dès la défaite d'El Alamein, les Italiens se sont employés à la remettre en état et à la renforcer. Le dernier groupe, dirigé par Stirling, doit contourner l'obstacle et remonter vers le Nord près de Sousse pour réaliser sa jonction avec la 1st British Army et le 2nd SAS Regiment.

Le détachement du capitaine Augustin Jordan, qui a quitté l'Égypte le 27 décembre, longe la côte libyenne et rejoint le sous-lieutenant Martin à Bir-El-Gheddafia le 12 janvier 1943. Les équipages français se préparent pour ce qui sera sans aucun doute leur dernier raid en Afrique du Nord. Ils sont bientôt rejoints par le *Lieutenant Colonel* Stirling qui donne ses instructions. Trois groupes, composés chacun de trois jeeps de combat équipées de mitrailleuses et d'une jeep de ravitaillement, sont formés. Les véhicules emportent un maximum de carburant et d'explosifs. Le stock de rations est prévu pour durer 30 jours. Les raiders doivent gagner Bir Zelten en empruntant un itinéraire proposé par le LRDG. Deux colonnes sont formées pour réduire les risques. Elles doivent rouler vers l'Ouest jusqu'à Ghadamès et puis bifurquer vers le Nord. La première moitié du trajet ne présente aucune difficulté majeure, mais la seconde s'avère beaucoup plus délicate car il leur faut longer le Grand Erg saharien, où les véhicules progressent avec difficulté. Les jeeps s'ensablent continuellement et de longues heures sont nécessaires pour les dégager. Les ravines et les rocailles occasionnent de nombreuses crevaisons. Deux véhicules doivent être abandonnés. Le groupe de Stirling, parti une journée après ceux de Jordan et du sous-lieutenant François Martin, les retrouve à Bir Zelten le 22 janvier. La veille, les avant-gardes britanniques ont investi la ville de Tripoli désertée. Alston et Thesiger restent sur place pour mener à bien leur mission d'observation le long de la ligne Mareth.

Les patrouilles de Jordan et de Martin se mettent en route vers 16 heures. Ils doivent passer la trouée de Gabès. Le calme de la nuit est trompeur. La région fourmille de véhicules ennemis. Les neuf jeeps SAS roulent tous feux éteints sur la piste d'El Hamma. Vers quatre heures du matin, les hommes aperçoivent les lumières d'un convoi. Il s'agit d'une colonne blindée allemande. Jordan décide de tenter le tout pour le tout et

poursuit sa route. Les jeeps croisent des camions et plusieurs automitrailleuses. Les commandants de bord observent la petite colonne d'un air intrigué. Les six véhicules de tête passent sans encombre, mais soudainement un blindé se place en travers de la route. La jeep de Perpignani évite de justesse la collision. La tourelle du blindé pivote et ouvre le feu. La voiture de queue, conduite par le sergent Castanier, explose. Le sous-officier et les deux autres occupants, Vaillant et Vasselin, ont eu le temps de s'en extraire. Ils seront capturés le lendemain matin.

Jordan et les siens poursuivent leur route. Alors qu'ils s'approchent de la passe d'El Hamma-Gabès, ils mitraillent trois camions de troupe ennemis avant de s'éloigner à vive allure. Ce train d'enfer a raison de la transmission de la jeep du sous-lieutenant Legrand, qui doit être abandonnée. Le véhicule radio a mystérieusement disparu avec ses opérateurs britanniques. Lorsque le soleil se lève, Jordan ne dispose plus que de trois jeeps. Après cette nuit mouvementée, les SAS décident de se cacher tout le jour. L'ennemi, qui sait dorénavant que les raiders sont en Tunisie, est en état l'alerte.

Après le premier accrochage, la jeep du sous-lieutenant Martin a trouvé son salut en quittant la route et en se dirigeant vers le Sud en direction du djebel Tebaga. Plus tard, l'équipe réussit à franchir la passe et s'installe dans le djebel Faknassa. Le 24 au soir, le sous-lieutenant, accompagné du chasseur Pascal Louis, arpente la route et attaque à la mitrailleuse une colonne de camions avant de s'en prendre à un camp italien. Le sergent Philippe Fauquet et les chasseurs Paul Golder et Alain Papazow, *alias* « Le Corre », minent la route et placent une quinzaine de charges explosives le long de la ligne de chemin de fer. L'opposition a été rude, mais aucune perte n'est à déplorer.

Le lendemain soir, Jordan entre à son tour en action. Il achève de mettre hors d'usage la voie ferrée et détruits des poteaux télégraphiques. La nuit suivante, à bord de la jeep du sous-lieutenant Paul Klein, il s'en prend à un convoi défendu par des blindés. Le véhicule est séparé des jeeps des pelotons des sous-lieutenants Michel Legrand et Bernard Harent qui tentent de rallier Gafsa. À bout de carburant, le groupe de Legrand doit cependant abandonner ses deux véhicules et continuer à pied.

Le 26, Martin, trahi par des villageois, quitte en toute hâte son repaire dans le djebel Ben Kreir et rallie Zannouch où se trouvent les troupes américaines, après un long périple à travers les montagnes tunisiennes. Les

cinq SAS avec leurs uniformes en guenilles sont pris pour des saboteurs et soumis à un interrogatoire serré. Leurs véritables identités sont confirmées par la suite.

Deux jours plus tard, Jordan et deux compagnons progressent en jeep au fond d'un oued asséché quand ils sont pris dans une souricière. Une compagnie italienne s'est postée sur les hauteurs voisines et plusieurs mitrailleuses sont braquées sur eux. Cette fois, les trois Français sont capturés. De son côté, le groupe de Legrand réussit à atteindre Sened après trois jours de marche et entre en contact avec des éléments de l'armée d'Afrique. Ils sont ensuite emmenés à Gafsa où ils retrouvent la patrouille de Martin. Le 4 février, les six parachutistes du groupe Harent arrivent à leur tour à Gafsa à bord de la dernière jeep encore en état de rouler.

Stirling a suivi Jordan à 12 heures d'intervalle. Les fidèles Cooper et Sadler sont à bord de son véhicule, ainsi que le chasseur français Alfred Taxis, qui parle parfaitement l'arabe et leur sert d'interprète. Les chauffeurs des cinq jeeps filent pied au plancher. La nuit doit leur permettre de franchir sans heurt la passe de Gabès. Mais deux heures après son départ, la petite colonne est repérée par deux avions de reconnaissance ennemis. Au petit matin, elle passe non loin d'El Hamma où Jordan a été accroché. Cette fois, les jeeps passent au beau milieu d'une unité blindée dont les équipages sont occupés à boire leur café. Les SAS roulent plein Nord pendant trente kilomètres et se camouflent dans les grottes bordant un oued. Cooper et Sadler gagnent le sommet pour observer les alentours et découvrent une route très fréquentée ne figurant pas sur les cartes dont ils disposent. Pourtant, exténués par une semaine de trajet, les hommes s'endorment sans avoir pris la peine de placer des sentinelles. Le lendemain matin, Stirling, McDermott et les autres ont la surprise d'être réveillés par des militaires allemands appartenant à un bataillon parachutiste spécialement entraîné pour capturer les raiders et autres commandos. La fouille de l'oued ne devait être qu'un entraînement, c'est un coup de filet exceptionnel qui leur permet de prendre le chef du Special Air Service et onze de ses hommes. Cooper et Taxis, qui se sont installés à l'entrée du ravin, réussissent à échapper aux soldats qui passent le secteur au peigne fin. Prenant la fuite à pied, ils rejoindront au bout de quatre jours de marche le poste français de Touzeur. Remis aux forces américaines, ils seront eux aussi traités comme des espions jusqu'à ce que le MEHQ confirme leur identité et leur histoire.

Sadler rejoindra les forces néo-zélandaises pour les guider aux abords de la ligne Mareth. Cooper retrouvera son camarade Seekings à Constantine.

Deux jours après sa capture, Stirling, qui a réussi à dissimuler son kit d'évasion, s'échappe avec McDermott de son lieu de détention. Le *Phantom Major* tente de rejoindre Bir Zoltane. Il parcourt 75 kilomètres, mais est trahi par un jeune Tunisien qui le livre contre une récompense. Le fugitif est transféré dans un camp de prisonniers en Italie. À quatre reprises, il tente de s'évader. Son obstination lui vaudra d'être envoyé à Colditz où il retrouvera son ami Bergé.

Au moment où les SAS opèrent en Tunisie, à Ousseltia, la 5. Armee de von Arnim, dotée de nouveaux chars Tiger, menace d'encerclement plusieurs unités du 19e corps français du général Juin, en position sur la dorsale orientale. L'intervention des chars américains permet de rétablir la situation. Une seconde attaque, menée par Rommel, bouscule le 2nd US Army Corps et le refoule jusqu'à Kasserine, détruisant 345 blindés et faisant plus de 4 000 prisonniers. Mais les Alliés reprennent l'initiative en mars. Les lignes de communication des forces de l'Axe en Méditerranée sont rompues. Le 3 mars, Rommel tente un coup de poker en contournant la ligne fortifiée de Mareth tenue par les Italiens, espérant ainsi prendre par surprise la 8th British Army. Il est muselé par les canons antichars britanniques. Le 20, c'est au tour de Montgomery de tenter une attaque frontale contre la ligne Mareth. L'échec est total. En définitive, c'est une manœuvre de flanc menée par les forces françaises de Leclerc et les Néo-Zélandais de Freyberg qui oblige les forces germano-italiennes à se replier. Une partie du A Squadron associée à des hommes du French Squadron et du Greek Sacred Squadron, ouvre la voie aux troupes néo-zélandaises et mènent d'audacieux raids derrière la ligne Mareth. Le 10 mars, une patrouille de jeeps est attaquée par un fort parti adverse soutenu par de l'artillerie et l'aviation. Mais les SAS sortent finalement vainqueurs de l'affrontement. Une cinquantaine de véhicules et quatre chasseurs ont été détruits. La lutte est désormais sans espoir pour les forces de l'Axe. Adossées à la mer, sans aucune échappatoire possible, elles continuent de lutter contre un ennemi dont les forces ne cessent de croître. Hitler, qui avait refusé d'écouter Rommel lorsque celui-ci lui demandait d'évacuer le pays

tant qu'il en était encore temps, promet l'envoi de nouvelles divisions à Von Arnim, mais celui-ci ne se fait plus guère d'illusion.

Les Alliés ont investi la plaine côtière et ils disposent désormais d'une supériorité numérique presque totale, alignant 20 divisions et 1 400 chars, soit plus de 545 000 hommes. Elles ne laissent aucun répit aux survivants de l'Afrikakorps et aux soldats italiens qui reculent vers le Nord et font leur jonction avec les forces de von Arnim. N'alignant plus que 75 chars, les deux armées germano-italiennes tiennent une tête de pont couvrant le Cap Bon, Tunis et Bizerte. Le haut commandement allié qui commence à préparer le débarquement en Sicile, donne le 15 mai comme date butoir au général Alexander pour terminer la campagne de Tunisie. Au mois de mai 1943, l'assaut final – nom de code Vulcan – est donné. N'ayant plus ni chars ni avions, l'adversaire ploie sous le nombre. Tunis est pris le 7 mai, mais il faut attendre le 13 pour que l'Armistice soit signé. 240 000 hommes sont faits prisonniers, autant qu'à Stalingrad. L'Axe est enfin chassé d'Afrique.

CHAPITRE 3

L'ITALIE

LE SAS SANS STIRLING

La capture de David Stirling plonge le 1st SAS dans un profond désarroi. Les hommes avaient une grande admiration pour ce chef qui n'hésitait pas à les accompagner au combat et à s'exposer plus que de raison. C'était aussi le maître à penser de l'unité, celui qui lui avait permis de devenir ce qu'elle était grâce à son pouvoir de persuasion, sa diplomatie, ses relations et sa débrouillardise. Stirling, qui jouait toujours avec un coup d'avance, savait que le Special Air Service allait encore se renforcer et prendre part à la libération de l'Europe, mais il ne s'était guère préoccupé de sa propre « succession ».

Le *Major* Mayne est le seul officier à posséder l'expérience et le charisme nécessaire pour le remplacer, mais beaucoup doute de ses capacités à pouvoir diriger le SAS. C'est avant tout un homme d'action. Qui plus est, il est de nouveau inquiété par la justice militaire. Paddy s'était en effet mis en tête de corriger un correspondant de la BBC, « planqué » dans un luxueux hôtel du Caire, un de ceux qui parle de la guerre sans l'avoir jamais côtoyée de près. L'impétueux Irlandais a été arrêté par une horde de casquettes rouges de la Military Police avant d'avoir pu le trouver. L'affaire aurait pu très mal se terminer pour lui, mais l'état-major, conscient de la valeur militaire de Mayne, met fin aux poursuites. Le Major Street est chargé d'assurer l'intérim pour quelques semaines. L'officier a miraculeusement survécu au naufrage du submersible chargé de le transférer en Italie. Il a été recueilli avec cinq autres prisonniers par un destroyer et ramené à bon port.

L'avenir du SAS s'est donc considérablement assombri. Beaucoup craignent que l'unité ne soit purement en simplement dissoute car elle a toujours de farouches opposants en haut lieu. Crée à l'origine pour opérer en Afrique du Nord, son adaptation au théâtre européen est loin d'être

évidente. Une partie du French Squadron est envoyée en Grande-Bretagne au mois d'avril pour participer à la libération de leur pays. Les autres squadrons composant le 1st SAS sont disséminés en plusieurs endroits : Lord Jellicoe supervise l'entraînement des nouvelles recrues à Kabrit ; la SBS est à Athlit au Liban, tandis que trente-quatre membres du A Squadron, dont Paddy Mayne, ont rejoint Azzib en Palestine pour s'initier au ski et à l'alpinisme.

Quand Mayne accepte de prendre le commandement du régiment, il ne compte plus que 250 hommes, soit l'effectif d'un simple squadron. En outre, le commandement a décidé de restructurer complètement l'unité, rebaptisée Scout Raiding Squadron (SRS). Les SAS se voient confier un rôle proche de celui des commandos. L'entraînement physique est particulièrement poussé. Ils reçoivent des cours de navigation, de natation, s'initient aux transmissions et affinent leurs techniques de combat. La formation au parachutisme n'est plus du ressort de l'unité et les recrues continuent de se rendre à Alexandrie pour effectuer leurs sauts et obtenir leur qualification. Les hommes apprennent à escalader les parois rocheuses et participent à des exercices amphibies.

Le Special Boat Squadron est placé sous les ordres du *Major* Jellicoe, et regroupé avec le SRS sous le commandement unique du HQ Raiding Force. Bien que faisant toujours partie intégrante du régiment, le SRS va opérer de manière totalement indépendante. De concert avec les Grecs, les spécialistes des raids amphibies vont mener des coups de main dans le Dodécanèse, la mer Égée, les Cyclades et Sporades contre des forces allemandes solidement établies.

Bien qu'aucun document d'archive ne l'atteste formellement, il semble bien que cette restructuration ait été une tentative de faire rentrer dans le rang le 1st SAS. Le fait que 2nd SAS ne soit touché en aucune manière corrobore cette thèse. Pour les membres du A Squadron porteur de l'esprit SAS insufflé par Stirling, il s'agit d'une mesure vexatoire, voire d'une tentative déguisée de dissolution. Des pressions sont en effet exercées sur Mayne pour qu'il accepte que son unité revienne dans le giron des commandos, en tant que No 1 Commando. Le département des opérations combinées (Combined Operations) a donc envisagé de reconstituer l'unité

commando autour du SRS. Laycock, commandant la Special Service Brigade, argue en ce sens, mais Mayne se montre intraitable.

La formation du régiment de Bill Stirling est en voie d'achèvement. Bill Stirling a eu à peine deux mois, de janvier à mars, pour intégrer et instruire les nouvelles recrues. Les SAS ont sillonné les montagnes de l'Ouest tunisien à bord de leurs jeeps en avant de la 1st British Army. Cependant le relief montagneux et la densité de la population ont grandement gêné leur formation. Le 2nd SAS est encore inexpérimenté. Entraîné pour mener une guerre d'attrition sur les arrières de l'ennemi, il est cependant probable – comme le craint Bill Stirling à juste titre – que l'état-major ne l'utilise que pour soutenir les opérations militaires.

LA CAMPAGNE DE SICILE

Début mai, une partie de l'unité participe au raid visant à détruire des dépôts d'essence et de munitions ainsi qu'une station radar installée sur l'île de Lampedusa. Quelques Français font partie de l'expédition. Les SAS sont acheminés à un demi-mille de l'île par trois vedettes lance-torpilles MTB (Motor Torpedo Boats), puis entreprennent de rejoindre l'île à bord de petites embarcations. Du haut des falaises, les défenseurs n'ont rien perdu de la scène. Le tir d'une fusée éclairante verte déclenche la riposte adverse. Un projecteur balaie la mer. Des tirs d'armes légères encadrent les canots, bientôt suivis par des obus. Les SAS rebroussent chemin et sont récupérés par les équipages des MTB.

Une deuxième mission est confiée au 2nd SAS. Un petit groupe est chargé de prendre pied sur Pantelleria (opération Snapdragon), petite île volcanique située entre la Tunisie et la Sicile. Des chasseurs et des radars ont été installés sur ce rocher de 83 km^2 et le commandement allié souhaite neutraliser cette vigie placée sur la route de la Sicile. Le 28 mai, une dizaine de SAS débarque sur une plage de l'île et capture une sentinelle allemande, conformément au plan établi. L'homme, très agité, est assommé. En descendant la falaise, le commando chargé de transporter le prisonnier glisse ; le soldat inconscient tombe et se brise la nuque. Les SAS fouillent le corps, récupèrent les documents et quittent l'île. La garnison de Pantelleria se rendra le 13 juin après avoir été intensivement bombardée.

Le 30 mai, un détachement mixte composé de huit SAS et de trois membres est dépêché en Sardaigne pour capturer un nouveau prisonnier (opération Marigold). Le *Captain* Dudgeon et ses hommes effectuent la traversée à bord du sous-marin *HMS Safari* puis gagnent l'île en canots gonflables. En tentant d'escalader la falaise, ils éveillent l'attention des sentinelles, qui ouvrent le feu et obligent les intrus à s'enfuir. Une semaine plus tard, l'équipe SBS du *Captain* John Verney (opération Hawthorn) tente de nouveau sa chance. Les hommes sont presque tous tués ou capturés. Le 1er juillet, Bill Stirling adresse à ses supérieurs un memorandum pour les convaincre de mieux utiliser ses SAS en les envoyant notamment en Albanie ou en Grèce, mais l'attention des Alliés est désormais tournée vers la Sicile.

En janvier 1943, lors de la conférence de Casablanca, Churchill a réussi à convaincre Roosevelt de poursuivre la guerre en Méditerranée. La conquête de la Sicile doit servir de tremplin à l'invasion de l'Italie. La tâche des Alliés s'annonce particulièrement difficile en raison de la topographie et du dispositif défensif adverse. En effet, la 6e armée italienne du général Guzzoni, forte de dix divisions (200 000 hommes), est en charge de la défense. Deux unités d'élite, la 15. Panzergrenadier Division et la Panzer Division Hermann Göring (32 000 hommes) ont été dépêchées en renfort par Berlin.

Le 15th Army Group du *General* Alexander doit débarquer au Sud-Est de l'île, entre les ports de Licata à l'Ouest et de Syracuse à l'Est, sur un front large de 160 kilomètres : la 8th British Army de Montgomery au cap Passero et dans le golfe de Noto ; la 7th US Army de Patton plus à l'Ouest dans le golfe de Gela. Une armada de plus de 3 500 bâtiments de toutes sortes, dont 750 navires de guerre, et une flotte aérienne de 4 000 appareils sont mobilisés pour l'opération Husky. La 1st British Airborne et la 82nd US Airborne doivent être larguées la nuit précédant les débarquements pour s'emparer de points névralgiques et bloquer l'arrivée des renforts ennemis.

Les unités commandos sont chargées de la neutralisation des batteries côtières. Les Royal Marines des No 40 et 41 Commandos se voient assigné les canons déployés à Pachino, le No 3 Commando ceux de Cassibile. Le Scout Raiding Squadron doit détruire une batterie de quatre pièces installée sur le cap Murro di Porco. Située à cinq kilomètres au Sud du port de

Syracuse, cette position en défend l'accès, qui est le premier objectif des Alliés. Le 2nd SAS, utilisé comme simple troupe de choc, a deux missions. Un groupe d'une quarantaine de combattants doit s'emparer d'un phare surplombant le secteur de débarquement britannique (opération Narcissus), l'ennemi pouvant s'en servir comme poste de tir et d'observation. Deux équipes de dix hommes chacune doivent par ailleurs être acheminées dans le Nord de la Sicile pour désorganiser les communications ennemies (opération Chestnut). La Brig Party doit attaquer un quartier général et prendre les convois en embuscade ; la Pink Party du *Captain* Philipp Pinckney doit quant à elle couper les routes dans le Nord-Est de l'île ainsi que la voie ferrée reliant Catane à Messine. Dans un premier temps, il est prévu qu'un sous-marin amène les SAS au large de la côte septentrionale de la Sicile la nuit précédant le déclenchement des opérations amphibies. Finalement, il est décidé de les parachuter dans la nuit du 11 au 12 juillet.

Les semaines précédant le début de l'invasion de la Sicile, le SRS se rend dans le golfe d'Aqaba pour s'exercer aux assauts amphibies et pratiquer l'escalade. Le 1er juillet, les hommes gagnent Port Saïd et montent à bord des *Landing Ships Infantry HMS Ulster Monarch* et *HMS Dunera*. Le squadron est scindé en trois troops comprenant chacune quatre officiers et soixante-dix hommes. Un détachement équipé de mortiers et le squadron de commandement les accompagnent. Le 10 au soir, les deux navires arrivent au large de la Sicile. La météo est exécrable. Vers 0 h 30, après avoir procédé aux dernières vérifications d'usage, les hommes enjambent les bastingages et s'agrippent aux filets de corde tendus le long des coques pour descendre dans les barges. L'exercice n'est pas aisé en raison de la houle. Au-dessus de leur tête, le sourd vrombissement des avions chargés d'acheminer les deux divisions aéroportées se fait entendre. Les tirs de DCA provoquent la dispersion des planeurs et des sticks de parachutistes, beaucoup périssent en mer. Vers 3 h 30, les neuf barges transportant le SRS passent à proximité de *gliders* s'accrochant avec l'énergie du désespoir aux restes de leurs planeurs. Quelques pilotes contreviennent aux ordres et se détournent de leur trajectoire pour secourir les malheureux, puis s'échouent à l'Est du secteur britannique. Les hommes s'élancent sur le sable et commencent à escalader les falaises abruptes. Arrivés en haut de l'escarpement, les commandos forment des groupes de sept hommes et se

dirigent vers la batterie. Suite aux bombardements, le gros de la garnison italienne se réfugie dans les abris souterrains et oppose une faible résistance. Mayne fait tirer ses mortiers sur les casemates avant de déclencher l'assaut. Deux groupes cisaillent alors les barbelés et s'élancent vers les abris pendant que la troisième attaque la ferme Damerio, censée abriter des renforts. La batterie est prise en une heure. Les sapeurs du SRS s'affairent à détruire les pièces pendant que les commandos rassemblent une soixantaine de prisonniers, terrés dans les souterrains. Environ cinquante soldats italiens ont été tués ou blessés. Aucune perte n'est à déplorer du côté britannique.

Dans le même temps, les quarante hommes de l'opération Narcissus s'emparent du phare, totalement déserté. Victime d'une sévère crise de malaria, Scratchley a dû céder sa place au *Captain* Roy Farran. L'opération Chestnut est en revanche un échec patent. Les hommes composant la Pink Party sont parvenus à se regrouper après le largage, mais les postes de radio ont été détruits et les conteneurs de vivres n'ont pas pu être retrouvés. Sur le chemin du retour, l'appareil Albermale a disparu, sans doute abattu. À son bord se trouvait le *Major* Geoffrey Appleyard, commandant le squadron. L'officier décoré de la DSO et ancien commandant du SSRF avait voulu accompagner ses hommes pour superviser le largage. Par un tragique hasard, Appleyard disparaît le même jour que son ami, le *Captain* Graham Hayes, capturé lors de l'opération Aquatint et exécuté à Paris. C'est donc Stirling qui décide de prendre le commandement de l'unité. La nuit suivante, des renforts sont envoyés sur place, mais le parachutage ne peut se faire, faute de contact avec les hommes au sol. Pinckney est contraint d'abandonner la mission. Quant aux hommes de la Brig Party, repérés dès l'atterrissage, ils sont contraints de se disperser. Le *Lieutenant* Bridge-Evans est pris le 14 juillet, mais la plupart de ses hommes réussissent à échapper à la capture. Les modifications successives apportées au plan, l'imprécision du parachutage et l'inexpérience des soldats sont invoquées pour expliquer cet échec.

Après la prise de la première batterie, les hommes du SRS contemplent aux premières lueurs du jour l'armada alliée au large et entendent derrière eux les tirs d'obus de gros calibre. Quelques secondes plus tard, des geysers d'eau s'élèvent devant la flotte d'invasion. Mayne réalise qu'une autre batterie d'artillerie est installée à trois kilomètres au Nord-Ouest de leur

position. Il décide de s'y porter pour la neutraliser. Contournant les fermes fortifiées pour ne pas perdre de temps, les hommes arrivent à proximité de l'objectif. Le commandant du SRS est alors informé qu'une troisième batterie se trouve deux kilomètres au Nord. Les deux positions sont rapidement prises d'assaut ; les artilleurs italiens se rendent sans résistance. Une quatrième position, localisée un peu plus au Nord, est traitée à coup de mortiers. En sus des canons de défense côtière, le SRS neutralise de nombreuses pièces de DCA, mais le nombre grandissant de prisonniers devient problématique. Les commandos les désarment avant de les regrouper dans un champ en attendant l'arrivée de l'infanterie. Les hommes de Mayne s'installent ensuite dans une ferme pour s'alimenter et prendre un peu de repos. En fin d'après-midi, ils rejoignent la route menant à Syracuse. La progression est émaillée de nombreuses escarmouches, mais Mayne réussit à entrer en contact avec l'avant-garde de la 5th Infantry Division dans la soirée. Le 11 juillet, le squadron muselle encore plusieurs fermes et capture une cinquantaine d'Italiens. Les commandos exténués rembarquent à bord du *HMS Ulster Monarch* le lendemain. Le SRS n'a pas failli à la réputation du SAS. Avec des pertes réduites à un mort et deux blessés, il a réussi en trois jours à neutraliser trois batteries côtières, à tuer, blesser ou capturer plus de 650 soldats ennemis. Si l'armée italienne n'a, à vrai dire, opposé qu'une résistance de principe, les Allemands ont en revanche lancé une puissante contre-attaque blindée contre la tête de pont américaine. Après plusieurs heures de combats, les Alliés sont parvenus à rétablir la situation grâce à l'intervention de l'artillerie de marine embarquée et des chasseurs-bombardiers.

Les hommes du SRS ont à peine le temps de se reposer. En effet, le *Lieutenant General* Miles Dempsey, commandant le 13th British Corps, a décidé de s'emparer du port d'Augusta, situé au Nord de Syracuse. Mayne organise un briefing avec ses officiers. Le débarquement étant programmé pour le soir même, le plan d'attaque est on ne peut plus simple. Le SRS doit se rendre maître du pont principal et de la gare et sécuriser la citadelle. Les derniers renseignements obtenus font état d'une ville en partie déserte. Une unité commando bien entraînée, appuyée par les canons de marine, devrait suffire à mener à bien cette mission. Paddy Mayne a confiance en ses hommes. Bien qu'il craigne de voir se répéter le scénario de la rivière

Litani, il donne son feu vert. La petite flottille noyée dans l'obscurité, met le cap vers la péninsule. Il est 19 h 30 quand l'*Ulster Monarch* pénètre dans les eaux de la baie d'Augusta, escortée par le croiseur *HMS Mauritius* et trois destroyers. Les hommes, qui ont fait le plein de munitions, sont agglutinés au fond des Landing Craft Assault (LCA). Soudain, des obus et des rafales automatiques encadrent les embarcations, fauchant une dizaine d'hommes. Le renseignement militaire n'a pas détecté la présence de la PzD. Hermann Göring qui a pris position sur les collines surplombant la petite ville portuaire. Les navires de guerre anglais noient les positions ennemies sous un déluge de feu, tandis que les barges s'échouent sur la plage. Les commandos s'infiltrent dans les rues jonchées de décombres et infestées de snipers. Mayne, Colt 45 à la main, se tient aux avant-postes. Les détachements avancent prudemment en se couvrant mutuellement. Les commandos enfoncent les portes des maisons suspectes et les nettoient à la grenade et au pistolet-mitrailleur. Ils réussissent ainsi à se rendre maîtres d'Augusta en dépit des tirs de harcèlement venant des hauteurs. Postés à la périphérie de la bourgade, ils se préparent à recevoir la contre-attaque, qui pourtant ne viendra pas. Au petit matin, ce sont des éléments appartenant à la 17th Brigade de la 5th British Infantry Division qui se présentent devant eux. L'ennemi s'est retiré au Nord. Les hommes du SRS sont rapatriés en navire jusqu'à Syracuse, où ils prennent un peu de repos tout en se tenant prêts pour une nouvelle intervention. Deux jours plus tard, ils apprennent qu'ils vont opérer de concert avec les commandos de la Special Service Brigade pour s'emparer du cap Molinari, mais l'opération est finalement annulée. De retour à Augusta, ils se voient accorder quelques jours de permission. Après un projet de coup de main contre le pont de Capo d'Ali, lui aussi avorté, aucune nouvelle mission n'est confiée au Scout Raiding Squadron, au grand dam de Mayne. En lot de consolation, il reçoit au titre de la Distinguished Service Order une barrette pour le courage et la détermination dont il a fait preuve à Augusta. Johnny Wiseman, Harry Poat et Reg Seekings reçoivent la Military Medal et cinq autres, dont Stilitto, sont décorés de la Military Cross.

Les divisions britanniques poursuivent leur progression vers Catane, mais l'arrière-garde allemande réussit à les bloquer en utilisant le terrain à son avantage, en particulier autour du pont de Primosole. De son côté, la 7th

US Army conquiert la partie occidentale de l'île et entre dans Palerme le 22 juillet. Après la perte de Randazzo le 13 août, les Allemands décrochent sur toute la longueur du front et convergent en direction du port de Messine, talonnés par les troupes anglo-américaines. Protégés par une importante DCA, les Allemands réussissent à évacuer l'essentiel de leurs forces à travers le détroit. Messine tombe le 17 août. La campagne de Sicile s'achève officiellement deux jours plus tard. Eisenhower et ses généraux envisagent désormais de débarquer en Italie, le maillon faible de l'Axe. Le 2nd SAS et le SRS vont de nouveau avoir un rôle à jouer, à la hauteur de leurs compétences.

Le 3 septembre 1943, les navires alliés transportant le 13th Corps en Calabre traversent le détroit (opération Baytown). Le SRS reçoit pour mission de s'emparer du petit port de Bagnara, situé au Nord de Reggio, pour couper les lignes de communication ennemies. Pour l'occasion, l'unité a délaissé l'*Ulster Monarch* pour deux Landing Craft Infantry, de grands chalands de débarquement pouvant transporter deux cents soldats équipés, les LCI 179 et 274. Le 4 septembre au lever du jour, quatre barges d'assaut transportant la moitié du squadron s'échouent sur une plage proche de Bagnara. Trente minutes plus tard, un LCI s'échoue à son tour. Les hommes descendent en file indienne le long des rampes disposées de part et d'autre des navires. L'ennemi qui ne s'attendait pas à un débarquement dans ce secteur, est cueilli à froid. Plusieurs positions allemandes sont neutralisées avant d'avoir pu riposter, mais une fois l'alerte donnée, le SRS est pris à partie par des mitrailleuses et des mortiers installés sur les collines environnantes. Dans la vallée, les soldats britanniques tentent de se dissimuler dans les vignes, mais plusieurs d'entre eux sont touchés. Mayne rameute la section laissée en réserve non loin de la plage. Ils atteignent le pont partiellement détruit. Des tireurs embusqués dans le clocher de l'église sont réduits au silence, mais d'autres se dévoilent au fil de leur avancée. La citadelle est nettoyée et des positions défensives sont établies près des deux ponts donnant accès à Bagnara, pour parer à toute éventualité. Aucune liaison ne peut être établie avec le commandement, les radios étant rendues inopérantes à cause du terrain accidenté. À la tombée de la nuit, les commandos progressent sur les hauteurs. Ils détruisent plusieurs positions de mortiers et de mitrailleuses, obligeant l'ennemi à se retrancher dans un

tunnel routier. Lorsque le soleil fait son apparition, le SRS contrôle toujours la ville de Bagnara. Mayne a pu joindre le 13th Corps par radio. Les trois jours suivants, ils essuient plusieurs attaques mais tiennent bon jusqu'à l'arrivée des troupes venant de Reggio. Mayne autorise ses hommes à piller la localité. Ils font sauter une banque à l'aide d'explosifs. Deux heures plus tard, ils embarquent sur l'*Ulster Monarch* et regagnent Augusta. L'opération a coûté cinq tués et dix-sept blessés à l'unité, mais elle permet à la 8th British Army de progresser rapidement vers le Nord.

SPEEDWELL

Le 2nd SAS se voit attribuer des missions bien plus en adéquation avec les principes édictés par les frères Stirling en agissant dans la profondeur stratégique du dispositif ennemi. Dans les premiers jours de septembre, les cinq squadrons sont transportés par bateau jusqu'à Tarente pour effectuer des patrouilles de reconnaissance derrière les lignes ennemies, des missions de renseignement pour le commandement allié et des actions offensives.

Treize hommes répartis en deux équipes doivent être parachutés dans le secteur de Florence et de la Spezia. Ils doivent couper les lignes de chemin de fer et les routes dans le Sud de la Ligurie et dans le Nord de la Toscane afin de ralentir l'envoi de renforts vers le Sud (opération Speedwell). Le 5 septembre, le *Captain* Philipp Pinckney informe les hommes de leur mission. Ils vont devoir opérer à des centaines de kilomètres derrière les lignes ennemies en autarcie complète jusqu'à l'arrivée des troupes alliées. L'annonce de l'armistice crée un chaos indescriptible dans le pays. Persuadés que la guerre est finie pour eux, les militaires italiens désertent pour regagner leurs foyers. Plusieurs milliers de prisonniers de guerre alliés se retrouvent livrés à eux-mêmes alors qu'au même moment, l'armée allemande ne cesse de se renforcer et instaure la loi martiale.

Le 7 septembre au soir, deux appareils Albermarle décollent de l'aérodrome de Kairouan. Les parachutistes sont assis directement au fond des étroites carlingues. Des conteneurs remplis de vivres, d'explosifs et de munitions sont placés dans les soutes. Les hommes sont vêtus de l'uniforme standard. Seul le béret sable orné de l'insigne au poignard ailé permet d'identifier l'unité. En sus de leurs pistolets automatiques et de leurs

dagues, ils sont équipés de pistolets-mitrailleurs. Pinckney est à la tête du premier groupe, le second est commandé par le *Captain* Patrick Dudgeon. Âgé d'à peine 23 ans, il parle allemand et il a fait partie du SSRF. Les avions survolent le plus longtemps possible la Méditerranée avant de bifurquer vers l'Est. Rapidement, des détonations viennent rompre le ronronnement lancinant des moteurs. À travers les hublots courant le long des carlingues, les hommes observent les corolles orangées des obus de DCA qui éclatent. Après quelques minutes, le bruit s'estompe. Arrivés à proximité de la Dropping Zone, les sticks se jettent dans le vide à 2 000 mètres d'altitude. Ils atterrissent au milieu de la nuit près de Castiglione, au nord de La Spezia. L'atterrissage se déroule dans des bonnes conditions, mais Pinckney demeure introuvable. Le *Lieutenant* Tony Greville-Bell, le remplace, malgré deux côtes cassées. Deux équipes sont formées. Dans le premier groupe, les sergeants Robinson et Stokes et le Private Curtis réussissent à saboter la voie ferrée reliant Bologne à Prato et à faire dérailler un train. À court de vivres, ils rejoignent leurs lignes après 45 jours de marche. Stokes, souffrant d'une grave hernie, est laissé en arrière. Il parviendra à rejoindre Rome en vélo, où il est capturé et envoyé dans un camp de prisonniers en Allemagne. Le *Lieutenant* Greville-Bell, le *Sergeant* Daniels et le *Corporal* Robinson font sauter un train dans un tunnel au sixième jour de la mission et un autre six jours plus tard. Lors de leur marche vers le Sud, ils établissent un contact avec des partisans italiens et prennent le risque d'entrer dans Florence revêtus d'habits civils. Par la suite, ils s'attaquent à la traversée du massif enneigé des Apennins, particulièrement difficile, mais les trois hommes repoussent leurs limites et réussissent à passer à travers les lignes allemandes à proximité du village d'Alfedena dans les Abruzzes, 73 jours après le début de leur mission.

Le second groupe a de son côté réussi à se rassembler et à retrouver les conteneurs. Les six SAS se mettent en route le 8 au soir. William Foster et James Shortall prennent la direction du Sud-Ouest pour rejoindre la voie ferrée La Spezia-Gênes longeant la côte. Il leur faut pour cela traverser la rivière Vara et la *Via Aurelia*. Or les troupes allemandes occupant la région sont en alerte en raison des nombreux sabotages commis par les groupes de partisans. Le 20 septembre, les deux SAS, ivres de fatigue, sont capturés en traversant un bivouac allemand près du village de La Foce, à seulement deux kilomètres de La Spezia. Le commandement allemand ordonne au

General von Ziehlberg commandant la 65. Infanterie Division de faire fusiller les deux SAS. Le lendemain, les deux hommes sont tirés des cellules du poste de police de Ponzano Magra et menés devant le peloton d'exécution. Attachés à un arbre, ils sont fusillés puis enterrés dans une fosse.

Le *Lieutenant* Tom Wedderburn, surnommé « Tojo » du fait de sa taille et de ses fines lunettes et en référence au général du même nom, et Harold Challenor ont quant à eux réussi à atteindre le tunnel ferroviaire sur la ligne reliant La Spezia à Bologne. Au moment où ils finissent de placer leurs charges explosives, le bruit d'un train se fait entendre. Ils réussissent à s'extraire du tunnel juste avant l'explosion. Quelques minutes plus tard, un second train arrive en sens inverse. Les locomotives et les wagons s'enchevêtrent sous le tunnel dans un effroyable froissement de ferraille. Un vieux paysan italien, Massimo Petriccioli, découvre les saboteurs assoupis au fond d'un fossé et les cachent pendant deux jours. Le 18 septembre, les deux commandos rejoignent la vallée Magra et coupent la ligne Aulla-Pontremoli. Ils décident ensuite de rejoindre les lignes alliées. Ils marchent près de 500 kilomètres et atteignent Copito près de L'Aquila, à une centaine de kilomètres de la ligne Gustav. Ils y restent plusieurs semaines, cachés dans une grange avec deux prisonniers de guerre et ravitaillés par les villageois. Ils sont découverts le 27 décembre par des membres de la Milice fasciste. Wedderburn, qui n'est pas identifié comme faisant partie du *Special Air Service,* est envoyé en captivité, mais la femme qui l'a recueilli est froidement abattue. Challenor, victime d'une crise de malaria, échappe à la rafle. Le 20 janvier, il entreprend de rejoindre les lignes alliées habillé en civil, mais il est arrêté au cours d'un banal contrôle de papiers, et conduit au camp d'Aquila. Évadé, il retourne à Coppito. Début avril, il reprend la route et est de nouveau pris en tentant de traverser les lignes allemandes. Le 7 avril, il profite d'une minute d'inattention de ses geôliers pour s'échapper, cette fois avec succès.

Le *Captain* Patrick Dudgeon et le Private Bernard Brunt, qui ont opéré dans la région de Cinque Terres, ont eux aussi été hébergés par Petriccioli, très peu de temps après le départ de Wedderburn et Challenor. Des affichettes invitant la population à informer les autorités militaires allemandes de la présence de commandos parachutistes en échange d'une forte récompense ont été apposées sur les murs des villages alentours.

Pendant six jours, les Britanniques effectuent des reconnaissances et observent les mouvements de troupe autour de Pontremoli. Le 29 septembre, vers 20 h 30, ils décident de gagner la route principale et de s'emparer d'un véhicule. Deux heures plus tard, embusqués à la sortie du village de Santissima Annunziata, ils repèrent les feux de *black-out* d'une voiture appartenant à une unité de transmission. Dudgeon se place au milieu de la route, une torche à la main, et fait signe au conducteur de s'arrêter. Ce dernier obtempère, mais le sous-officier se tenant à ses côtés, l'*Hauptfeldwebel* Obermeyer, ne tarde pas à comprendre la situation et tente de réagir. Les Britanniques tirent sur les occupants et extirpent les corps avant de monter à bord. Le pare-brise constellé d'impacts de balles est démonté. Le caporal allemand, laissé pour mort, réussit à rejoindre une maison. Aussitôt informé, Von Ziehlberg fait mettre en état d'alerte tous les postes routiers et les garnisons. Il demande l'autorisation à Rommel, commandant le Nord de l'Italie, d'exécuter 34 otages. Dudgeon, qui a appris la présence du *Generalfeldmarshall* dans le secteur, espère pouvoir l'intercepter sur une route. Ignorant que toutes les unités allemandes sont à leur recherche, les Britanniques s'approchent du *check point* de la Cisa, persuadés qu'ils vont pouvoir « s'arranger » avec le garde de faction. Incapables de fournir le moindre document, Dudgeon et Brunt sont immédiatement arrêtés. Les sièges tâchés de sang et la présence d'explosifs dans le véhicule confirment les doutes des Allemands, qui pensent cependant avoir à faire à des partisans italiens, en dépit de l'uniforme et du bérêt caractéristiques des SAS. De fait, la démobilisation de l'armée italienne a généré une certaine confusion dans ce domaine. Les prisonniers sont interrogés en vain. Ils ne livrent aucune information en dehors de leurs noms, grades et matricules. Leur sort est scellé. Lorsque le capitaine est informé qu'il va être fusillé sur l'ordre du Führer, il réplique, résolu : « Bien, je mourrai donc pour mon pays. » Le lendemain matin, après une vaine tentative du *Lieutenant General* von Ziehlberg de les faire parler, les deux membres du Special Air Service, sont emmenés à l'extérieur du village et fusillés. Le *Lieutenant* Victor Schmidt qui, en sa qualité d'interprète, a pu s'entretenir avec les deux prisonniers pendant quelques heures, écrira en mai 1945 une longue lettre au père de Patrick Dudgeon pour l'informer de la mort de son fils et de son courage.

Avant la campagne d'Italie, aucun membre du Special Air Service fait prisonnier n'avait été passé par les armes. En Afrique du Nord, Stirling et ses hommes ont toujours été traités comme des militaires à part entière eet respectés comme prisonniers de guerre. Les quatre exécutions commanditées par Von Ziehlberg ne sont pourtant pas les premières commises par les Allemands. Pour comprendre ce changement d'attitude, il faut remonter un an plus tôt. À la suite du débarquement de Dieppe le 19 août 1942, les Allemands ont découvert un document confidentiel britannique sur lequel il était stipulé, en violation de la Convention de Genève, que les prisonniers devaient être attachés. Lors du raid mené par le SSRF sur l'île de Serq dans la nuit du 3 au 4 octobre (opération Basalt), quatre soldats allemands capturés sont tués en tentant de fausser compagnie aux commandos. Deux seront retrouvés les mains liées dans le dos. Adolf Hitler, pretextant de ces méthodes contraires à la convention de Genève, prend lui-même des libertés et donne l'ordre explicite aux troupes allemandes d'exterminer les commandos et les saboteurs britanniques partout où elles les trouveront. Le *Kommandobefehl* du 18 octobre 1942 stipule que ces adversaires sévissant en Europe ou en Afrique doivent être tués. Aucune distinction n'est faite entre les individus arrivés par voie de mer et les parachutistes, aucun égard accordé à l'uniforme ou à un éventuel acte de reddition. Les commandos capturés doivent être remis au Sicherheitsdienst (service de sécurité du Reich), et non placés sous surveillance militaire, même temporairement. Tout manquement à cet ordre de la part d'un commandant ou d'un officier est considéré comme un acte de négligence passible de la justice militaire. L'ordre n'est diffusé qu'aux échelons supérieurs. Si certains chefs militaires, comme Rommel, le jugent déshonorant et refuse de l'appliquer, la plupart le mettent en œuvre.

Sept hommes du No 2 Commando capturés pendant le raid contre la centrale électrique norvégienne de Glomfjord (opération Musketoon) sont ainsi exécutés au camp de Sachsenhausen le 3 octobre 1942. Six membres du Royal Marines Boom Patrol Detachment ayant remonté la Gironde en kayak pour couler des navires mouillés dans le port de Bordeaux en décembre 1942 (opération Frankton) sont tués après de longs interrogatoires. La mort des quatre SAS capturés au cours de l'opération Speedwell est à replacer dans ce contexte, et dans le climat de terreur et de violence régnant en Italie. Les premiers groupes de partisans, formés de

militaires et de jeunes hommes réfractaires au service du travail, s'organisent dans les montagnes. Confrontée à la montée de la résistance armée dans la péninsule, la Wehrmacht commet de nombreuses exactions contre la population civile et se montre sans pitié envers les résistants. Les Alliés auront connaissance de l'existence du *Kommandobefehl* courant 1943.

L'opération Speedwell démontre que de petits groupes bien entraînés, dont l'audace et l'autonomie sont héritées des SAS, peuvent infliger des dommages très importants à l'ennemi. Néanmoins, le commandement s'est montré timoré en n'engageant qu'une vingtaine d'hommes. Privés de moyens de transmission, les parachutistes n'ont pas pu organiser leur exfiltration par voie de mer, ni même obtenir de ravitaillement aérien. C'est grâce à l'aide de quelques Italiens qu'ils ont pu parvenir à rejoindre leurs lignes.

L'unité est de nouveau engagée à la fin du mois de septembre. Après l'annonce de la capitulation italienne par le maréchal Badoglio, le 8 septembre, Hitler a ordonné le déclenchement le plan Asche, visant à occuper la Péninsule et à désarmer l'armée italienne. Les Britanniques effectuent un débarquement de diversion sur Tarente (opération Slapstick), le 10 septembre.

Cinq squadrons du 2nd SAS, dont quatre de combat, sont débarqués pour soutenir les paras de la 1st Airborne Division. Les patrouilles du *Major* Symes gagnent l'intérieur des terres pour tenter de repérer et de neutraliser les forces ennemies se présentant à eux. Tandis que le A Squadron se poste au Nord, le B Squadron du *Captain* Power réquisitionne des véhicules et patrouille pendant plusieurs jours sans rencontrer d'opposition. Le 21 septembre, il entre dans Bari fraîchement libéré. Le French Squadron détruit un convoi près de Chieti et remonte en train jusqu'à Metaponto. Le C Squadron patrouille à pied jusqu'au 20 septembre avant de regagner la base. Le D Squadron de Roy Farran, qui est équipé de jeeps, se dirige vers le Nord-Ouest. Arrivé à Pagiano, le *Lieutenant* Jim Mackie, bras droit de Farran, s'approche d'un pont quand il est pris pour cible par un soldat italien un peu nerveux. Il s'en sort indemne ; le tireur est neutralisé d'une rafale de Bren. Ses camarades jettent aussitôt leurs armes au sol et sympathisent avec les Anglais. Ces derniers se dirigent ensuite vers la côte

pour tenter de localiser les concentrations ennemies. Ils prennent en embuscade une colonne motorisée allemande près de Ginosa. Dix véhicules sont détruits et six soldats allemands sont tués ; quarante-deux sont capturés. Un nouveau camp est découvert. Le 16 septembre, le D Squadron rencontre des véhicules de reconnaissance canadiens venant de Messine, et retourne à Tarente. Farran et une partie de l'unité embarquent alors à bord d'une vieille goélette. Trois déportés polonais se sont joints à eux. Le navire, victime d'une avarie, rejoint le port de Molfetta le 26 septembre. Le groupe gagne Bari, distant d'une vingtaine de kilomètres, et embarque à bord de bâteaux de pêche pour retrouver la Force A de Symes au lac de Varano.

LE SRS À TERMOLI

Entretemps, la 5th US Army a débarqué à sur les plages de Salerne, au sud de Naples (opération Avalanche). Elle se heurte à la 10. Armee qui lui oppose une résistance opiniâtre et malmène ses troupes peu aguerries. Seule l'intervention providentielle des canons de marine alliés sauve la tête de pont. Le 21 septembre, la 5th US Army et la 8th British Army font leur jonction et forment une ligne de front continue qui traverse la péninsule italienne d'Ouest en Est, de Salerne à Bari. Naples est libérée le 1er octobre, mais les divisions allemandes ont réussi à éviter l'encerclement en Calabre et à se rétablir sur la ligne de défense Volturno.

Le commandement décide de concentrer ses efforts sur Termoli, une petite ville établie à l'embouchure de la rivière Biferno, sur la côte adriatique. L'opération a pour nom de code Devon. Pour faire sauter ce verrou, il a été décidé de prendre l'ennemi à revers en engageant la 2nd Special Service Brigade. Le 3 octobre, un peu avant trois heures du matin, les LCA transportant le No 3 Commando accostent sur une plage située au Nord de Termoli. Les hommes prennent rapidement le contrôle du secteur. Bientôt, de nouvelles barges arrivent. Le 40 (Royal Marines) Commando fait immédiatement mouvement vers la ville et le port. La 11th Brigade de la 78th Infantry Division traverse la rivière Biferno à l'aube, forçant les troupes allemandes à quitter Termoli. Une colonne de jeeps appartenant au D Squadron du 2nd SAS arrive également en ville. Le navire à voile

transportant le reste de l'unité accoste dans le port dans le courant de l'après-midi. Le *Captain* Farran projette d'installer un camp de base à Termoli pour lancer des raids dans le Nord du pays, mais la tournure des événements va bouleverser ses plans.

Le Scout Raiding Squadron gagne quant à lui l'intérieur des terres. Mayne et ses 206 commandos doivent s'emparer de deux ponts avant que les Allemands ne les fassent sauter. Les trois troops progressent parallèlement vers leurs objectifs. Vers 5 h 30, la Section B du *Lieutenant* John Tonkin de la No 3 Troop est engagée puis capturée par des parachutistes de la 1. Fallschirmjäger Division. Six hommes parviennent à s'échapper. La Section A progressant dans une vallée voisine est prise à partie par des groupes de soldats retranchés dans des fermes. Deux commandos, dont un officier, sont abattus. La No 1 Troop est chargée de neutraliser deux fermes fortifiées se trouvant sur sa route, pendant que la No 2 Troop reste en couverture. Le Scout Raiding Squadron atteint finalement les ponts et se place sur la défensive jusqu'au soir. L'unité regagne Termoli dans la soirée.

Le lendemain matin, la ville est intensément bombardée par l'aviation allemande. Des chars appartenant à la 16. Panzer Division sont repérés. L'ennemi s'apprête à attaquer la tête de pont britannique. Celle-ci s'est vue renforcer dans le courant de la nuit par l'arrivée la 36th Brigade, mais les blindés ne peuvent franchir la Biferno. Les fantassins de la 78th Infantry Division attendent l'ennemi de pied ferme. Le lendemain, l'artillerie allemande entre en scène et les obus ne tardent pas à pleuvoir sur Termoli. Des groupes parachutistes allemands s'infiltrent aux abords de la gare et du cimetière. Le monastère dans lequel Mayne et ses hommes se sont installés subit un pilonnage en règle.

Un obus d'artillerie s'abat sur un camion transportant la section du *Lieutenant* Johnny Wiseman. L'explosion est amplifiée par celle des munitions portées par les soldats. C'est un véritable carnage. Le *Sergeant* Reg Seekings, qui venait juste de descendre du camion, échappe de peu à la mort. Il est couvert du sang et de la chair des hommes déchiquetés par la déflagration. Le sous-officier doit achever les souffrances d'un malheureux transformé en torche humaine. Wiseman, qui avait pris place à côté du chauffeur, s'en sort lui aussi miraculeusement indemne. Dix-huit

commandos et une famille italienne ont trouvé la mort dans l'explosion. Le quartier général de la Special Service Brigade, installé dans le centre de la localité, est lui aussi touché par un obus.

Pour tenter de reprendre l'avantage, les commandos du SRS et ceux du 40 Royal Marines Commando prennent position autour du cimetière et le long du talus bordant la voie de chemin de fer. Farran et son contingent – une vingtaine d'hommes – viennent leur prêter main forte. Ils parviennent ainsi à repousser plusieurs tentatives d'infiltration le long des voies ferrées, malgré les avions de la Luftwaffe bombardent et mitraillent en rase-mottes. Les combats font rage toute la nuit. Les tirs de mortiers et les tireurs isolés font de nombreux blessés. Le *Captain* Sandy Wilson de la No 1 Troop est tué dans les combats. Le 6 octobre, la construction d'un pont Bailey permet aux chars de traverser la Biferno. L'arrivée de Sherman canadiens et d'un détachement du Royal Irish Rangers permettent au SRS de repousser l'ennemi.

La bataille de Termoli est l'une des plus terribles et des plus meurtrières que le SRS – et par extension le SAS – ait eues à livrer pendant le conflit. L'unité déplore 21 tués, 25 blessés et 23 disparus. La violence des combats a obligé Kesselring à engager ses réserves, dégarnissant du même coup le secteur occidental du front. Deux jours plus tard, le personnel embarque sur un navire devant les emmener à Molfetta.

DERNIÈRES MISSIONS EN ITALIE

Le 2nd SAS est ensuite engagé dans une opération combinée visant à récupérer une partie des 6 000 prisonniers de guerre alliés errant dans la campagne italienne depuis l'annonce de l'armistice. Quatre équipes de parachutistes appartenant à la 1st British Airborne Division sont larguées dans la nuit du 2 au 3 octobre dans les terres entre Ancona et Pescara, avec pour mission de localiser les prisonniers et de les rassembler avant de les acheminer vers quatre plages (opération Begonia). Soixante-et-un SAS du B Squadron, dont des Français, sont débarqués entre le 4 et le 6 octobre pour assurer la protection des quatre sites choisis pour l'évacuation. Près de 400 prisonniers sont localisés par les parachutistes et acheminés par petits groupes sur les plages pour y être embarqués sur des navires de pêche. Le *Captain* Power et ses hommes se sont fixés à Grottamore, à quelques

kilomètres d'un des sites d'embarquement. Cachés dans les buissons et derrière les arbres pour ne pas être repérés par les patrouilles allemandes, SAS et prisonniers attendent la nuit. Le 24 octobre, à 0 h 30, l'officier établit un contact avec un bateau grâce à sa lampe torche, mais le remue-ménage provoqué par les prisonniers alerte l'ennemi qui ouvre le feu et disperse les hommes massés sur la plage. Finalement, une cinquantaine de prisonniers sont évacués, peu d'embarcations ayant réussi à localiser les plages. Les équipes à terre, démunies de matériel radio, ne peuvent joindre les équipages. Les prisonniers n'ayant pu être évacués se dispersent et tentent de rejoindre les lignes alliées.

Le *Lieutenant* Alastair McGregor et son stick sont parachutés à Punta del Moro, près de Chieti, loin de la zone initialement prévue, malgré une bonne visibilité. Les SAS ont la surprise d'être accueillis par une foule d'habitants qui les aide à dissimuler voilures et conteneurs avant l'arrivée des Allemands et les cache dans une ferme. La petite équipe de sept hommes, renforcée par un homme de l'OSS, réussit à rassembler 300 prisonniers à proximité de la plage, puis 300 autres le 20 octobre. Cependant, la 8th British Army est encore loin et nombreux sont les prisonniers qui préfèrent tenter de regagner leurs lignes avant l'hiver, par leurs propres moyens. Apprenant qu'une unité SS chargée de traquer les prisonniers évadés est dépêchée sur les lieux, McGregor décide de tendre des embuscades le long des routes, détruisant plusieurs camions et tuant douze soldats ennemis. Après une première opération d'évacuation réussie, les SAS sepréparent à passer l'hiver sur place. Ils récupèrent de vive force des vêtements chauds et de l'argent auprès des fascistes locaux pour les distribuer aux prisonniers. Ils se livrent aussi à des actions de représailles en exécutant plusieurs fascistes ayant livré des hommes aux Allemands. Le 5 janvier 1944, la ferme qui leur sert de refuge est attaquée. McGregor, quatre de ses hommes et un interprète échappent à la capture et réussissent à gagner la côte, où ils embarquent sur un bateau qui les emmène jusqu'à leurs lignes. Leurs trois camarades passent eux aussi entre les mailles du filet.

Au regard des effectifs engagés, les missions Jonquil et Begonia sont des échecs, dont la responsabilité incombe à l'état-major, qui a mésestimé les problèmes logistiques inhérents à ce type d'opération.

Trois autres missions sont déclenchées au cours de l'automne. Dans le cadre de Candytuft, quatre équipes de quatre hommes sont débarquées dans la nuit du 27 au 28 octobre entre Ancona et Pescara pour mettre hors d'état la ligne ferroviaire côtière, sous l'autorité de Farran, Scratchley et du *Lieutenant* Grant Hibbert. Ils doivent opérer sous une pluie battante, qui favorise la réapparition de la malaria. Les malades sont recueillis par des paysans compatissants, tandis que les hommes valides poursuivent l'opération. La ligne, minée en dix endroits, est rendue totalement inopérante et plusieurs poteaux télégraphiques sont sectionnés. Six jours plus tard, les SAS sont récupérés par des vedettes, mais deux hommes manquent à l'appel. L'opération connue sous le nom de code Saxifrage est en tout point identique, mais il n'existe aucune archive permettant de la retracer.

Le 8 décembre, plusieurs détachements sont débarqués au nord de la rivière Musone pour détruire la ligne ferroviaire et attaquer les convois routiers (opération Sleepylad). Après avoir causé d'importants dégâts et collecté de précieux renseignements, les hommes entament un retour délicat, les Allemands ayant renforcé la surveillance de la côte pour se protéger de nouveaux coups de main. L'équipe du *Major* Scratchley attend en vain le navire qui doit les ramener. McGuire souffrant d'une grave crise de malaria, l'officier décide de marcher en direction de Porto Civitanova, où les SAS louent les services d'un pêcheur italien qui les transportent en bateau jusqu'à Vasto.

Le 2nd SAS quitte sa base de Philippeville en Algérie et s'installe pour l'hiver dans la région de Noci, au Nord du port de Tarente. Tandis que les hommes poursuivent l'entraînement, le *Lieutenant Colonel* William Stirling harcèle sa hiérarchie pour que son unité soit engagée dans le nord de l'Italie. Les préparatifs du débarquement à Anzio vont lui fournir l'occasion tant attendue. Les Alliés, dont les divisions sont bloquées sur la ligne Gustav, veulent attirer les forces allemandes stationnées autour de la capitale romaine et de la côte en déclenchant une offensive autour de Monte Cassino et ainsi permettre au VI US Corps de débarquer dans la région d'Anzio et de Nettuno pour prendre l'ennemi à revers et attirer ses divisions de reserve. L'opération Shingle est programmée pour le 22 janvier 1944. Le 15th Army Group a donné son aval le 17 décembre pour que le 2nd SAS

s'occupe des communications ferroviaires dans le Nord du pays. L'opération Maple est reportée à trois reprises à cause des mauvaises conditions météorologiques. Elle est subdivisée en deux missions distinctes.

Les quatre équipes de quatre hommes déployées dans le cadre de la mission Thistledown sont chargées du sabotage des lignes partant de Terni et d'Orvieto. Les 24 SAS des équipes des lieutenants Lloyd, Parker et Hill sont parachutés le 7 janvier 1944 par deux avions C-47 Dakota au Nord-Ouest d'Aquila. Elles réussissent à se frayer un chemin dans la neige épaisse jusqu'à leurs objectifs qui sont détruits entre le 13 et le 16 janvier. La quatrième équipe, celle du *Lieutenant* Worcester, découvre que la ligne Orte-Terni a été mise hors d'état par un bombardement. Les quatre hommes modifient leur plan en conséquence et font exploser la ligne Terni-Rieti. Ils ajoutent 25 véhicules à leur tableau de chasse. Malgré ces succès, la concentration de troupes après le déclenchement de l'opération Shingle est telle qu'elle empêche toute exfiltration. Les équipes sont capturées les unes après les autres puis exécutées.

Les deux équipes composant la mission Driftwood, celles du *Captain* Gunston et du *Sergeant* Benson, doivent s'occuper des lignes Urbino-Fabiano et Ascona-Rimini. Larguées à 10 kilomètres au Nord-Ouest d'Iosi, elles sont portées disparues. Aucun des huit SAS ne rejoint le point de rendez-vous situé près de Torre di Palme pour être évacué par mer. Personne ne sait avec certitude ce qu'il est advenu d'eux.

Le 30 janvier aux alentours de minuit, une nouvelle équipe, commandée par le *Captain* Miller, est transportée par un destroyer près de Pesaro, une petite ville des Marches bordant la mer Adriatique, à 150 kilomètres au Sud-Est de Bologne (opération Baobab). Les parachutistes commandos parfaitement renseignés atteignent le pont ferroviaire se trouvant entre Pesaro et Fano, minent l'ouvrage et le font exploser quelques minutes plus tard. Leur mission terminée, les SAS rejoignent la côte où les attendent le *Lieutenant* Laws et le *Sergeant* Dowell, chargés de les exfiltrer. Avant d'embarquer, ils font exploser une maison abritant des *carabinieri*. Tous rentrent sains et saufs à Manfredonia.

Pomegranate est la dernière mission à laquelle prend part le 2nd SAS en Italie. Le *Major* Tony Widdrington, le *Lieutenant* Quentin Hughes et quatre hommes sont parachutés dans la nuit du 12 au 13 janvier à l'Est du

lac Trasimène. Leur objectif est l'aérodrome de San Egidio, qui abrite des appareils de reconnaissance allemands. Le lendemain, l'équipe est repérée par une sentinelle en franchissant le fleuve Tibre. Malloy, Cox, McCormick et Todd se dispersent, laissant seuls les deux officiers qui décident de poursuivre la mission. Le 17 janvier, ces derniers pénètrent dans la base et détruisent sept avions avec des bombes Lewes, mais Widdrington est tué en tentant de désarmer une des bombes restantes. Hughes, sérieusement blessé, tombe aux mains des Allemands non sans avoir brûlé ses documents personnels. L'officier est envoyé dans un hôpital militaire de Perugia mais, ironie du sort, il est informé qu'il va être fusillé une fois remis sur pied. Grâce à l'aide d'un médecin et d'un officier, ses papiers sont falsifiés pour faire de lui un simple prisonnier de guerre. Dans la nuit du 10 mars, Hughes réussit à sauter du train sanitaire qui l'emmène en Allemagne et gagne le Sud du pays avec l'aide de résistants italiens. À son retour, il informe sa hiérarchie de l'existence du *Kommandobefehl* autorisant l'exécution des parachutistes et des commandos.

Ainsi se termine la campagne d'Italie pour le Special Air Service, perpétué grâce à Paddy Mayne sous la forme des troupes de choc du SRS. Capo Murro di Morco, Bagnara et Termoli ont démontré la valeur de l'unité. Le 10 octobre, le *General* Miles Dempsey visite l'unité et exprime toute son admiration pour le travail accompli par le SRS. Il loue le niveau d'exigence, la qualité physique, le sens de la discipline, la confiance et l'esprit de ces hommes. Le commandement britannique partage son avis, assurant Paddy Mayne de son avenir et de celui de son unité. Le régiment de Bill Stirling a pour sa part été utilisé pour effectuer les missions stratégiques sur les arrières de l'ennemi qui justifient l'existence même des SAS. Toutefois, les effectifs engagés ont toujours été très réduits. Sur le terrain, les équipes SAS n'ont pu compter que sur elles-mêmes, faute de soutien logistique, mais elles ont contribué à perturber les communications de l'adversaire. Quoi qu'il en soit, Bill Stirling est inquiet et fait part de ces craintes à Churchill au cours d'un déjeuner. Malgré ses faits d'armes remarquables, le Special Air Service est une unité atypique et il craint qu'elle ne soit utilisée à contre-emploi.

CHAPITRE 4

L'EUROPE

RETOUR AU PAYS

Sous l'égide du *General* Eisenhower, commandant en chef des forces alliées en Europe, le Supreme Headquarter Allied Expeditionnary Force (SHAEF) planifie une vaste opération combinée pour prendre pied sur les côtes d'Europe occidentale. Les îles britanniques sont devenues de gigantesques camps militaires. Des dizaines de milliers de chars, de camions, de canons sont stockées à ciel ouvert, de même que les munitions, les vivres et le carburant. Des milliers d'avions de tous types sont alignés à perte de vue sur les tarmacs des aérodromes. Plus de 1 300 navires de guerre et 1 600 navires marchands sont au mouillage, et près de 4 000 barges de débarquement sont alignées dans les ports le long des quais. Le haut commandement peaufine ses plans de bataille et mobilise toutes les forces disponibles.

Le SRS quitte Alger le jour de Noël pour rejoindre l'Angleterre. Mayne, promu *Lieutenant Colonel* le 7 janvier 1944, est autorisé à reformer le 1st SAS Regiment. L'unité comprend un HQ squadron et quatre squadrons comptant chacun 12 officiers et 109 sous-officiers et hommes de troupe. Il choisit le *Major* Poat pour le seconder, au grand dam de Bill Fraser, qui était de loin l'officier le plus expérimenté. Celui-ci prend la tête du A Squadron. Les B, C et D Squadrons sont respectivement dirigés par Éric Lepine, Tony Marsh et Ian Fenwick.

Les anciens, Johnny Cooper et Mike Sadler, sont envoyés en Écosse pour préparer l'arrivée de l'unité. Peu après, le reste du 1st SAS débarquent à Greenock. Au terme de deux semaines de permission, ils rejoignent leur base établie près du petit village de Darvel dans l'East Ayrshire et s'installent dans les bâtiments d'une filature désaffectée. Le 17 mars, le 2nd SAS Regiment rentre à son tour d'Afrique du Nord en perdant au passage

son French Squadron. L'avenir de l'unité, qui n'est alors rattachée à aucun corps d'armée, est en train de se dessiner en haut lieu.

LA SAS BRIGADE

Le commandement britannique décide de créer une SAS Brigade regroupant les deux régiments SAS britanniques, les deux bataillons parachutistes français et une compagnie parachutiste indépendante belge. Pour ses missions en Afrique du Nord, le L Detachment de David Stirling était placé sous l'autorité directe du commandant en chef au Moyen-Orient, mais Overlord est une opération d'une tout autre envergure et ni le SHAEF ni les états-majors du 21st Army Group et des Combined Operations ne peuvent assumer ce rôle de supervision.

La brigade est donc absorbée par le 1st Airborne Corps sur la proposition du *Lieutenant General* Frederick Browning. Si ce rattachement administratif met de fait fin à son indépendance, il lui évite de disparaître et va lui permettre de participer à l'invasion de l'Europe occidentale. Le *Brigadier General* Roderick « Rody » McLeod est placé à la tête de la nouvelle brigade. L'état-major installe son quartier général à Sorn Castle dans l'Ayrshire à la fin du mois de février. Une dizaine d'officiers et une quarantaine d'autres gradés administrent l'unité, supervisent l'entraînement et assurent la liaison avec le 1st British Airborne Corps. Les effectifs sont progressivement augmentés et intègrent deux unités de transmission.

Néanmoins, Browning et les chefs SAS ne parviennent pas à s'accorder sur les futures missions de la force spéciale. Pour le général, le Special Air Service est une unité aéroportée comme les autres et elle doit opérer sur les arrières proches des unités gardant le littoral. Le *Lieutenant Colonel* William Stirling en revanche n'accepte pas que l'unité soit utilisée dans un rôle purement tactique, une idée à laquelle lui et son frère se sont toujours opposés. Ses hommes doivent être parachutés loin du front, dans le centre de la France et en Belgique, afin d'élargir autant que possible leur champ d'action. Après de longues négociations, le plan de Stirling est finalement adopté. La SAS Brigade sera utilisée sur le plan stratégique et non tactique. Stirling ne veut pas en rester là. Il adresse au haut commandement un courrier acerbe dans lequel il critique son supérieur et démissionne de son poste, ne supportant plus de voir les principes régissant

le SAS mis à mal. Le *Colonel* Brian Franks le remplace. Cet ancien membre du No 8 Commando est un officier de grande valeur qui a combattu en Afrique du Nord. Il s'est également brillamment comporté à Termoli.

Franks peut compter sur le soutien de McLeod, qui à la différence de Browning, est très attaché au concept original du Special Air Service. Les hommes du SAS cultivent d'ailleurs leur particularisme pour se démarquer des Red Devils, les paras britanniques. Le saut en parachute n'est pour eux qu'un mode de projection parmi d'autres. Ils conservent leur insigne, mais doivent adopter les effets spécialement conçus pour les troupes parachutistes. Ils portent donc la fameuse *Denison smock*, une veste camouflée dotée de quatre larges poches, le pantalon et les bottes de saut, mais lorsqu'il leur est demandé de troquer leur traditionnel béret sable beige contre le béret amarante des paras, les « anciens » du L Detachment, Paddy Mayne en tête, opposent un refus catégorique.

Les SAS poursuivent l'entraînement, multiplient les marches dans les landes noires écossaises, les exercices de pénétration, d'attaque et de furtivité. Les hommes doivent apprendre à vivre en autarcie totale en évitant tout contact avec la population locale. Ils n'hésitent pas à chaparder des œufs et des poules dans les fermes, Mayne se chargeant de rembourser les préjudices aux propriétaires. Les Home Guards et la police locale apportent leur concours à l'entraînement en lançant des opérations de recherche.

LES SAS BELGES

En janvier 1944, la Special Air Service Brigade est renforcée par une compagnie parachutiste belge. L'histoire de cette unité débute en 1941 quand le War Office décide de recruter des volontaires au sein des unités étrangères présentes sur le sol britannique pour effectuer des missions clandestines. Le ministère de la Défense du gouvernement belge en exil autorise la formation d'un petit contingent à s'initier au parachutisme, mais personne ne s'accorde sur le type de missions qu'auront à mener les paras belges. Deux officiers et dix-huit sous-officiers et hommes de troupe appartenant à deux bataillons belges formés au Canada se portent volontaires pour suivre un stage de saut. Le 12 janvier 1942, le contingent se rend à l'école de saut d'Altringham en Écosse où des instructeurs

britanniques lui apprennent les rudiments du parachutisme. Les militaires belges passent le brevet de saut dès le lendemain. Huit hommes seulement sont brevetés à l'issue des six sauts réglementaires. Début mars, 18 candidats sur les 20 d'un deuxième groupe obtiennent le droit de porter le précieux insigne ailé ; un troisième groupe est formé à la fin du mois d'avril.

L'Independant Belgian Parachute Company est officiellement créée le 8 mai 1942. Le commandant Thise, ancien de la Grande Guerre et de la campagne de 1940, en assure le commandement. L'effectif est constitué de 5 officiers et 119 hommes de troupe. Début juin, la compagnie quitte le camp de Great Malvern et rejoint la région de Leamington Spa, au Sud de Coventry, où sont rassemblées toutes les forces terrestres belges. Il est décidé de l'affecter au 2nd Battalion Belgian Fusiliers. La D Coy (D Company) poursuit son entraînement dans l'attente d'être engagée. Pour le War Office, elle doit être incorporée dans l'Airborne Corps, mais en attendant, les paras belges ne sont pas autorisés à porter le béret amarante.

La compagnie regroupe des individus venant d'horizons très différents. On y parle le français, le wallon, le flamand, l'espagnol et l'anglais. Les quatre pelotons possèdent chacun une identité propre : le 1er peloton du lieutenant Freddy Limbosch rassemble les « Canadiens », surnom donné aux ressortissants belges se trouvant sur le continent américain au moment de l'appel du gouvernement belge en exil à Londres ; le 2e peloton du *Lieutenant* Raymond Van der Heyden est composé d'anciens de la Légion étrangère ayant combattu en Afrique du Nord ; le 3e peloton du lieutenant E. Debefve regroupe des évadés métropolitains ; le peloton de mortiers du lieutenant Gilbert Kirschen est constitué des volontaires issus du 1er bataillon des Forces Belges de Grande-Bretagne. Un esprit de corps remarquable se développe au sein de la compagnie, en dépit de la grave crise morale qu'elle traverse. L'inaction, la politique et les conflits de personnes favorisent en effet l'apparition d'un climat délétère. De vives tensions se font jour et des mutineries finissent par éclater au sein de l'unité. Quatorze soldats belges sont traduits devant la justice militaire.

La compagnie est ensuite envoyée à Fritz Hill. Le 11 juillet, Thise se blesse grièvement en se réceptionnant mal au sol après un saut en parachute. L'officier souffre d'une fracture de la colonne vertébrale, il est

déclaré inapte au métier de parachutiste et c'est son adjoint, le capitaine Édouard Blondeel, qui est chargé de le remplacer. Breveté en avril 1941, le nouveau commandant est âgé de 38 ans ; il va devenir l'âme de la compagnie. Ce meneur d'hommes imprime sa marque en soumettant ses paras à un entraînement particulièrement dur. L'unité s'organise et s'étoffe avec l'arrivée de nouvelles recrues, envoyées à Ringway pour obtenir le brevet de saut. En juin 1943, elle est rattachée temporairement au 8th British Parachute Battalion. En décembre, elle rejoint Inverlochy Castle, à 150 kilomètres au nord de Glasgow. Le séjour est loin d'être une sinécure pour les paras belges qui s'initient à la survie, aux transmissions, aux techniques de guérilla et de sabotage. À l'issue de ce stage commando intensif, ils sont « lâchés » dans la nature avec pour seuls bagages une boussole et une carte et doivent regagner le camp de base le plus rapidement possible. Après des mois d'entraînement intensif, la compagnie belge est incorporée au sein de la SAS Brigade au mois de janvier 1944, et devient le 5th Belgian Squadron. Désireux de marquer leur différence, les Belges obtiennent l'autorisation de porter un béret couleur « tête de nègre », mais doivent finalement y renoncer, le port du béret amarante étant imposé à toutes les composantes SAS. Le nouveau squadron est composé de trois troops, dont une d'état-major. En attendant d'être engagée, l'unité poursuit sa spécialisation au camp de Loudoun Castle.

DE NOUVEAUX MOYENS D'ACTION

Depuis la fin de l'année 1943, le commandement de la SAS Brigade tente de trouver des solutions aux problèmes rencontrés en Italie, où les SAS ne pouvaient pas joindre leur état-major à cause du manque de fiabilité et du manque de puissance des postes radio No 38 Set et wireless set No 11. L'envoi d'équipes dans des contrées occupées éloignées n'est pertinent que si elles sont dotées d'un système de communication radio adapté. L'amélioration des transmissions est cruciale pour les futures actions SAS, puisque ce sont plus de 2 000 hommes qui vont opérer simultanément derrière les lignes ennemies en France et en Belgique.

Le SOE, qui possède une solide expérience en la matière, est mis à contribution pour définir des procédures. Le matériel radio, allégé et modernisé, va devenir la principale arme des SAS, qui perçoivent un

matériel puissant et adapté leur permettant de communiquer entre équipes, mais aussi avec l'état-major resté en Grande-Bretagne. Les sections de transmissions sont équipées de postes radio de type Jed-set d'une portée de 800 et 1 000 kilomètres en graphie. Chaque stick dispose d'un appareil de liaison sol-air Eureka pour guider les avions depuis le sol et d'un poste récepteur MCR1 biscuit permettant de capter en phonie les vacations de la BBC. Des pigeons voyageurs peuvent être utilisés en dernier recours.

À la fin du mois de mai, les régiments SAS sont dotés d'un squadron motorisé équipé de vingt jeeps armées. Si elles ressemblent à leurs devancières utilisées en Afrique du Nord, de nombreuses modifications ont été apportées. Les condenseurs et les filtres à sable, devenus inutiles, disparaissent, tandis que les livrées jaunes laissent la place au vert kaki. La nouvelle jeep SAS a été pensée de manière à pouvoir être parachutée sur une dropping zone relativement restreinte. Après plusieurs essais infructueux, il a été décidé de l'arrimer sur un plateau capable d'absorber le choc de l'atterrissage. L'armement et les accessoires encombrants (volant et roue de secours) sont démontés. Le véhicule, équipé de quatre parachutes, prend place sous le ventre d'un bombardier Halifax, mais il peut également être transporté par un planeur Waco. Les mitrailleuses Vickers K, montées sur un affût jumelé à l'avant de la jeep, délivrent une puissance de feu toujours aussi redoutable. Un FM Bren, remplacé dans certains cas par une Vickers, est monté sur l'aile gauche. Un second affût armé de deux Vickers ou d'une Cal. 50 est installé à l'arrière entre les gros réservoirs de carburants montés de part et d'autre de la caisse. En sus du réservoir d'origine monté sous le siège du chauffeur, un réservoir supplémentaire est installé sous le siège du chef de voiture. La jeep SAS dispose ainsi d'une autonomie de carburant de 800 kilomètres. En l'absence de pare-brise, retiré par souci de discrétion, la roue de secours trône sur le pare-chocs. Munitions, vivres, paquetages et couchages sont transportés dans des paniers métalliques disposés sur les ailes et à l'arrière de la caisse.

L'armement individuel a lui aussi été repensé. Outre leur Colt 45 et leur poignard, les hommes perçoivent des PM Sten et des carabines US M1A1 à crosse repliable, spécialement conçus pour les troupes aéroportées. L'armement collectif s'est lui aussi considérablement enrichi : FM Bren, mais aussi lance-roquettes antichar PIAT et bazookas permettant d'engager

des véhicules blindés et d'attaquer des objectifs durcis. Grenades, mines et explosifs complètent l'arsenal.

LES SAS FRANÇAIS

Le 1er bataillon d'infanterie de l'air (1er BIA), qui a officiellement vu le jour le 1er juillet 1943, est commandé par le lieutenant-colonel Pierre Fourcaud. Anciens du L Detachment, évadés de France, marins et volontaires enchaînent les stages de saut et les formations commandos depuis des mois. À leur arrivée en Angleterre, les *Frenchies* ont pris leur quartier au camp d'Old Dean à proximité de Camberley. Suite au transfert de Fourcaud au Bureau central de renseignements et d'action (BCRA), le commandant Pierre-Louis Bourgoin est nommé à la tête du bataillon. Cet ancien instituteur, né en Algérie, a combattu en Syrie et en Libye avant de rejoindre l'Intelligence Service. Il a effectué des coups de main audacieux sur les arrières de l'ennemi en Tunisie. Bourgoin a été grièvement blessé en février 1943 lors du mitraillage de sa voiture par un chasseur et a dû être amputé du bras droit. Après une longue convalescence, celui que l'on nomme « le Manchot » se retrouve donc à la tête de l'unité, qui devient le 4e BIA. Au début du mois de novembre 1943, le 3e BIA, formé en Afrique du Nord par le commandant O'Cottereau, rejoint à son tour la Grande-Bretagne. Le capitaine Pierre Château-Jobert dit « Yves Conan » remplace O'Cotttereau le 7 novembre. Le nouveau commandant, originaire de Morlaix, s'est distingué avec la 13e DBLE en Érythrée et le 1er régiment d'artillerie en Syrie.

Le bataillon de Bourgoin est envoyé au camp de Comrie dans le Pertshire tandis que le reste du 4e BIA part pour Cupar dans la presqu'île de Fife, dans l'Est de l'Écosse. Après avoir effectué un stage de deux semaines à l'école de la 1re Brigade indépendante de parachutistes polonais de Largo, les parachutistes français suivent une préparation théorique et physique extrêmement poussée. Après *Monkey House*, ils sont dirigés vers les centres commandos où ils enchaînent, de jour comme de nuit, les marches forcées de 20 à 30 kilomètres à travers la campagne écossaise et apprennent à franchir des obstacles de toutes sortes. Ils se familiarisent au maniement des différentes sortes d'explosifs et au placement des charges pour obtenir une

efficacité maximale. Les instructeurs les forment à l'art du *close combat*, le combat à mains nues, aux techniques de sabotage, à l'utilisation des armes qu'ils sont susceptibles d'emporter pendant les missions. Les manœuvres se poursuivent sans relâche nuit et jour.

Ils rejoignent ensuite la *Parachute Training School* de Ringway. Après avoir accompli huit sauts et effectué la Parachute Course clôturant la formation, les élèves reçoivent le droit de coudre sur leur uniforme les fameuses ailes brodées. L'insigne britannique est porté sur le haut de la manche droite du *battledress*, tandis que l'insigne FFL trône au-dessus de la poche de poitrine droite. L'insigne métallique polonais est quant à lui porté au-dessus de la poche de poitrine gauche. Les deux bataillons de parachutistes français sont regroupés au sein de la French Demi Brigade commandée par le lieutenant-colonel Norbert Durand, ancien du Corps Franc d'Afrique.

La 1re compagnie d'infanterie de l'air expérimente de nouvelles méthodes de saut et améliorent leurs techniques de regroupement au sol au cours d'un stage à l'*Airborne Forces Experimental Establishment*, un centre secret de la Royal Air Force. Les paras testent aussi de nouveaux parachutes et sacs de transport. Sur la base, la témérité des Français impressionne. Le 23 octobre 1943, la section du lieutenant Pierre Marienne pulvérise le record de vitesse de saut groupé, établi par les Américains, sous les yeux éberlués des observateurs britanniques. Les vingt Français équipés de nouvelles *staticlines*, sautent d'un avion Dakota en 7 secondes et demie, améliorant le record de 2 secondes et demie.

À la fin du mois de janvier 1944, la French Demi Brigade regroupant les deux bataillons est intégrée à la SAS Brigade. Le commandement pousse l'instruction des cadres et de la troupe en vue de leur participation à la libération du territoire français. Les paras français effectuent de nouveaux stages commandos et rejoignent le camp d'Auchinleck situé près du village de Cumnock dans l'Ayrshire. L'état-major de Durand s'installe à Sorn Castle, qui se trouve à proximité du QG de MacLeod. Des officiers du 20th HQ Liaison sont chargés d'assurer la liaison. Le French Squadron du 2nd SAS, sous l'autorité du commandant Raymond Couraud, intègre le 3e BIA à son retour d'Italie. Les 3e et 4e BIA changent doublement de dénomination : ils deviennent les 3rd et 4th SAS Battalions pour les Britanniques, mais pour

le commandement français ce sont désormais les 2e et 3e régiments de chasseurs parachutistes. Chaque bataillon est constitué d'un état-major, d'un squadron de commandement et de trois squadrons de combat, eux-mêmes divisés en deux troops chacun, subdivisées en quatre sticks de dix à douze hommes. L'effectif plein d'un squadron de combat est de cent trente hommes. Les Français se distinguent en portant le béret noir des tankistes. Tous arborent du côté droit l'insigne argenté des parachutistes, amputé des emblèmes de la couronne britannique.

Le 14 mars, les bataillons français, parfaitement opérationnels, sont placés en alerte. La cohésion et l'état d'esprit au sein de l'unité sont excellents. Le 22 avril, Montgomery rend visite aux Français et leur apprend qu'ils vont être les premiers à être engagés dans le cadre de l'opération Overlord. Il conclut ainsi sa venue : « Les SAS français, je vous connais bien ! Travaillez aussi bien qu'en Libye ! » Le 10 mai, c'est au tour du général Koenig, commandant les Forces Françaises de l'Intérieur, de se rendre à Édimbourg pour passer en revue un détachement et remettre son drapeau à la demi-brigade SAS.

LA LIBÉRATION DE LA FRANCE

Lors de la conférence Trident à Washington, en mai 1943, les chefs d'état-major alliés ont décidé de poursuivre leurs efforts en direction de l'Italie, tout en programmant une opération combinée sur les côtes du Nord-Ouest de la France pour le 1er mai 1944. L'avant-projet de l'opération Overlord a été entériné à Québec, à l'issue de la conférence Quadrant. Les stratèges alliés ont jeté leur dévolu sur les plages normandes s'étirant du Sud-Cotentin jusqu'à l'embouchure de l'Orne.

Le plan définitif du débarquement est dévoilé à la mi-mai par le *General* Eisenhower aux chefs des armées alliées, en présence de Churchill et du roi GeorgeVI. La date est fixée au lundi 5 juin à l'aube. Au soir du jour J, les troupes devront avoir occupé une centaine de kilomètres de côte sur 17 kilomètres de profondeur et avoir libéré Bayeux ainsi que Caen. Il est prévu d'ouvrir un front d'une quarantaine de kilomètres en lançant un assaut simultané sur cinq plages. Cinq divisions seront chargées de prendre pied sur les plages. Trois divisions aéroportées seront parachutées la nuit précédente pour couvrir les flancs du secteur d'invasion.

Le succès de l'invasion dépend beaucoup de la capacité des Alliés à acheminer rapidement les hommes et le matériel nécessaires à la poursuite des opérations militaires, mais aussi de leur efficacité à bloquer l'envoi de renforts ennemis vers la Normandie. Depuis le mois de mars, les forces aériennes alliées se sont employé à détruire les objectifs militaires mais aussi les infrastructures de transport et les nœuds de communication ferroviaires pour isoler la future zone d'assaut. Le Special Air Service doit appuyer par le renseignement et l'action les 21st et 12th Army Groups pendant la période de renforcement de la tête de pont et des opérations militaires ultérieures. L'unité va installer six bases opérationnelles localisées le long des futurs axes de pénétration des armées alliées.

À la veille du débarquement, la SAS Brigade regroupe les unités suivantes :

– 20th Liaison HQ – *Major* Cary-Elwes

– F Squadron du GHQ Liaison Regiment – *Captain* Warr

– Signal Section – *Major* Rowland

– 1st SAS Regiment – *Lieutenant Colonel* Mayne

– 2nd SAS Regiment – *Lieutenant Colonel* Stirling (remplacé par Franks)

– 3rd French SAS Regiment – Capitaine Château-Jobert, *alias* « Conan » (valeur d'un bataillon)

– 4th French SAS Regiment – Commandant Bourgoin (valeur d'un bataillon)

– 5th Belgian SAS Squadron – Capitaine Blondeel

Le plan prévoit de larguer dans des zones isolées des sticks de trois hommes qui entreront en contact avec la résistance française pour établir des bases sûres pouvant être ravitaillées par la Royal Air Force. Les éclaireurs (*pathfinders*) devront identifier des zones de parachutage susceptibles de recevoir conteneurs et renforts, voire planeurs ou jeeps armées. Ils devront ensuite contacter leur commandement par radio pour fournir les renseignements nécessaires à la localisation des Dropping Zones. Les équipes SAS devront en outre s'attaquer aux communications ennemies en procédant au minage des routes, au dynamitage des voies ferrées, des tunnels, des lignes téléphoniques et à l'attaque des convois, avec la possibilté d'obtenir des renforts en hommes et en matériel. Elles reçoivent

également pour mission d'armer et d'instruire les maquis, dernière attribution qui empiète sur les missions normalement dévolues aux équipes Jedburghs qui sont engagées dans les mêmes secteurs.

Les opérations Jedburghs sont une initiative du SOE datant de 1942. Des équipes, composées de deux officiers et d'un opérateur radio de différentes nationalités, sont parachutées derrière les lignes allemandes pour coordonner les actions de sabotage et de guérilla des maquis en vue du débarquement et assurer la liaison avec le SHAEF. L'année suivante, l'OSS et le BCRA ont rejoint le programme. Au total, 279 hommes répartis en 94 teams sont disséminés en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Chaque équipe possède un ordre de mission du général Koenig, commandant des FFI (Forces Françaises de l'Intérieur). Le déploiement des équipes du SAS au cœur des lignes ennemies confère à ces experts en transmissions un rôle de première importance. À compter de mai 1944, la SO Branch de l'OSS déploie également 21 Operational Groups (OG) comprenant quatre officiers et une trentaine de parachutistes pour mener des coups de main et renforcer les maquis. Les OG dépendent, à l'instar des Jedburghs, des Special Forces Headquarters (SFHQ). Une controverse ne tarde pas à éclater avec cette dernière instance au sujet de l'utilisation des SAS. McLeod n'entend pas que ses hommes, qui font partie d'une force militaire aéroportée, servent à des tâches politiques. Le SHAEF va dans son sens et charge les SAS de structurer et d'encadrer les forces de résistance.

Au printemps de 1944, les différentes composantes SAS, parfaitement préparées et motivées, attendent le jour J. Le 27 mai, les parachutistes français rejoignent le camp de transit de l'Intelligence Service Corps situé à Fairford dans le Sud de l'Angleterre. Ils sont rejoints par le 1st SAS de Paddy Mayne. Personne n'est autorisé à sortir de la base sous peine d'être exclu des prochaines missions. Le camp est entouré de barbelés et les « casquettes rouges » de la Military Police gardent les abords. Tout est prévu pour occuper le temps libre des hommes. Ils s'adonnent au sport, vont au cinéma, fréquentent la cantine NAAFI (Navy, Army and Air Force Institutes) pendant que les officiers peaufinent les missions définies par le *No 9 Opération Order*. Ils relisent les *Operations Instructions* du G3 et étudient avec soin les photographies aériennes et les dernières notes

concernant l'état des forces ennemies et la présence de maquis susceptibles de les aider dans leurs tâches.

LE 4th FRENCH SAS BATTALION

Le 1er juin, le commandant Bourgoin annonce à ses officiers que le bataillon va être déployé en Bretagne dans le cadre de l'opération Overlord. Le 4 juin au soir, deux sticks de dix-huit hommes appartenant au 4th SAS quittent Fairford en camion pour se rendre à l'aérodrome, mais en raison de la météo exécrable, un contrordre d'Eisenhower les ramène au camp. Le lendemain soir, ils sont de nouveau sur le tarmac, occupés à la vérification de leur harnachement au pied de deux quadrimoteurs Short Stirling du 620th Squadron. Des bandes noires et blanches ont été grossièrement peintes sur les fuselages et les intrados des ailes en signe de reconnaissance. Les SAS sont lourdement chargés. En sus de leurs parachutes X, ils portent des brassières de sauvetage par-dessus les *oversmocks* et les *Denison smocks*. Des *leg kit bags*, de gros sacs en toile servant à transporter les paquetages, l'armement individuel et le matériel radio, sont attachés le long des jambes. Des sacs à dos de type Bergam sont fixés aux harnais. Les six opérateurs radios transportent dans leurs *leg kit bags* un poste Jed-set, un S-Phone, une balise Eureka et deux pigeons dans de petits conteneurs en carton. L'intendance britannique a également fourni aux parachutistes des kits de survie et d'évasion. Les cartes en soie, les boussoles miniatures, les petites scies et les 4 000 francs français ont été soigneusement cachés dans les doublures des vêtements. Le *Brigadier General* Roddy McLeod a tenu à se déplacer pour les saluer avant leur départ. Les Français grimpent avec difficulté dans les carlingues et s'installent à même le sol. Il est 23 heures quand les appareils quittent le sol anglais dans un terrible vrombissement et mettent le cap sur la Bretagne.

La région compte une forte densité d'unités allemandes qui peuvent être dépêchées en Normandie en quelques jours. Le XXV. Armee Korps du *General der Artillerie* Farmbacher (Pontivy) et le LXXIV Armee Korps du *General* Koltitz (Guingamp) regroupent sept divisions d'infanterie auxquelles s'ajoutent plusieurs bataillons d'Osttruppen. Le II. Fallschirmkorps du *General der Flieger* Meindl (Dinan) dispose quant à lui de deux divisions parachutistes.

Dès le 4 juin, avertie de l'imminence du débarquement, la résistance bretonne, bien organisée, déclenche les plans de sabotage. Faute d'armes, les FFI ne peuvent toutefois fixer les divisions allemandes. Les sticks des lieutenants Pierre Marienne (Pierre 1) et Henri Déplante (Pierre 2) sont chargés de créer la base Dingson, près du village de Saint-Marcel, dans le Morbihan. Le *Captain* André Hunter-Hue du SOE s'est joint à eux. Les équipes des lieutenants André Botella (Pierre 3) et Charles Deschamps (Pierre 4) doivent quant à elles préparer la base Samwest, à proximité de Locarn, dans les Côtes-du-Nord (actuel département des Côtes-d'Armor). Chaque stick est divisé en deux équipes, embarquées dans deux avions distincts par mesure de sécurité. Les hommes vont devoir sauter « en aveugle », c'est-à-dire sans avoir de contact avec la résistance locale.

Vers 0 h 45, les appareils survolent les landes de Lanvaux dans le Morbihan. L'agent du SOE pousse devant lui une malle d'osier puis saute par la trappe circulaire, aussitôt suivi par l'équipe de Marienne. Alertés par le bruit des avions, les guetteurs allemands installés au moulin de la Grée sur les hauteurs de Plumelec observent les corolles des parachutes descendre vers le sol à moins d'un kilomètre d'eux. Les SAS atterrissent près du hameau Le Halliguen, à deux kilomètres de Saint-Ugat, la zone de saut présumée. Sitôt désharnachés, ils commencent à creuser le sol pour enterrer leurs voilures quand surgit une patrouille de soldats géorgiens. Le caporal-chef Émile Bouétard, âgé de 19 ans, et les trois radios font face et ouvrent le feu. Bouétard, blessé à l'épaule, est achevé par un soldat ennemi vingt minutes à peine après avoir touché sa terre natale. Ses camarades, à court de munitions, sont faits prisonniers, mais ils ont pu détruire le matériel et les codes. Les trois captifs, fouillés et attachés avec des suspentes de parachute, sont dirigés vers Plumelec. Alertés par la fusillade, Marienne et les quatre autres SAS s'éloignent. Ils rencontrent le lieutenant FFI Eugène Morizur le lendemain matin.

L'équipe de Déplante a été larguée sans incident vers une heure du matin à 8 kilomètres de là, sur le territoire du village de Guéhenno. Les parachutistes rejoignent le Pont de Kergonan, mais Marienne ne se présente pas au rendez-vous. Ils attendent tapis dans un bois proche en laissant un homme en sentinelle près de l'ouvrage. Dans la soirée du 7 juin, un groupe de résistants missionné pour récupérer l'équipe de Marienne tombe sur Déplante et ses hommes. Une fois la jonction effectuée, le groupe gagne la

ferme de la Nouette où se trouve un important maquis dirigé par Paul Chenailler, *alias* colonel Morice. C'est là qu'est installée la base Dingson. Un terrain de parachutage homologué par le bureau des opérations aériennes (BOA), portant le nom de code Baleine, est situé à proximité.

Les équipes de Botella et Deschamps ont été parachutés sur leur Dropping Zone, à proximité de la forêt de Duault dans les Côtes-du-Nord à trente kilomètres de Guingamp. Les 18 hommes se regroupent rapidement, reconnaissent le secteur et entrent en contact avec des résistants FTP le lendemain matin. Le poste de commandement est installé en pleine forêt. Chacun de leur côté, les sticks adressent au commandant Bourgoin des demandes d'armement et sollicitent l'autorisation de lancer la seconde phase de l'opération.

De l'autre côté du Channel, de petites équipes de trois à cinq hommes se préparent à leur tour. Ils détaillent une fois encore leurs missions et gagnent le terrain d'aviation. Dans la nuit du 7 au 8 juin, neuf avions Albemarle larguent dix-huit Cooney Parties aux quatre coins de la Bretagne. Elles ont pour tâche de saboter les lignes de chemin de fer, les infrastructures électriques et de communication pour entraver la montée vers le front des divisions allemandes stationnées en Bretagne. La nuit suivante, elles procèdent aux destructions. C'est ainsi que l'équipe du lieutenant Michel Camaret (Cooney 407) réussit à couper la ligne de chemin de fer Redon-Rennes en dynamitant le tunnel de Corbinières au Sud de Messac, au nez et à la barbe des sentinelles allemandes gardant les entrées. Pour achever le travail, un train est détourné et lancé à toute vapeur dans le tunnel. Le sous-lieutenant André Varnier (Cooney 406) s'est occupé du tunnel de la Trottinais, situé près de Bourg-des-Comptes. Le groupe de l'aspirant Philippe Fauquet (Cooney 403) parvient à saboter la ligne Lamballe-Dinan ; celui de l'aspirant Henry Corta (Cooney 415) la ligne de Saint-Méen-Ploermël. Malgré les risques encourus, la population cache les SAS et leur procure de la nourriture. Une fois leurs missions accomplies, les Cooney Parties entreprennent de rejoindre les bases SAS.

Ces actions tous azimuts inquiètent le commandement allemand qui ne parvient pas à évaluer avec précision les forces adverses. Prudentes, les garnisons adoptent une stratégie défensive et se retranchent dans les principales localités en effectuant de rares sorties.

L'annonce du débarquement et la présence de parachutistes se répandent comme une traînée de poudre à travers toute la région. Rapidement, des dizaines de volontaires viennent grossir les rangs des maquis, phénomène dont les chefs de base rendent compte à leur état-major le 8 juin. Cinq cents hommes sont réunis à Samwest et plus de deux mille à Dingson. Il devient urgent de les armer et de réorganiser les camps. Trente hommes du 4th SAS et vingt conteneurs sont parachutés sur Baleine dans la nuit du 9 au 10 juin. Le capitaine Pierre Leblond et cent quinze SAS sont parachutés sur Samwest. Ce dernier rassemblement est rapidement repéré par les Allemands qui passent à l'attaque le 12 juin. Les SAS et les FFI du maquis Tito font face plusieurs heures, mais la disproportion des forces oblige Leblond à évacuer le secteur. Les lieutenants Botella et Lasserre sont grièvement blessés. Quatre blessés sont jetés dans un bâtiment en flammes par les Allemands, en représailles des lourdes pertes qu'ils ont subies. Les jours suivants, le capitaine Leblond tente de regrouper les survivants. Déplante reçoit quant à lui pour mission d'installer une nouvelle base, Grog, dans les environs de Pontivy pour recueillir les éléments dispersés n'ayant pas réussi à rejoindre Saint-Marcel et encadrer des FFI. Une partie des Cooney Parties choisit de rejoindre Dingson. Quelques groupes restent sur place et continuent les sabotages tout en encadrant les maquis.

Le commandant Bourgoin et son adjoint, le capitaine Pierre Puech-Samson, sont quant à eux à pied d'œuvre à la Nouette depuis le 10 juin. Le « Manchot » a sauté avec une grande voile tricolore offerte par le *Brigadier General* MacLeod. Les parachutages d'hommes, d'armes, de munitions et de matériels se succèdent toutes les nuits jusqu'au 17 juin. Le 13, vingt-cinq avions larguent 700 conteneurs. Quatre jours plus tard, quatre jeeps sont parachutées. Malheureusement, les conteneurs dans lesquels se trouvent les mitrailleuses Vickers se sont écrasés au sol. Une seule arme peut être remontée en récupérant des pièces sur les armes endommagées. Bourgoin et ses hommes encadrent et instruisent les maquisards, et organisent le camp. Deux cent vingt-huit parachutistes SAS appartenant à l'état-major et au 2nd Squadron, ainsi qu'une équipe Jedburgh se trouvent sur la base, avec deux mille cinq cents FFI répartis en trois bataillons. Les largages massifs de conteneurs et l'intense activité régnant dans le secteur de Saint-Marcel

finissent par attirer l'attention des Allemands, d'autant qu'une centaine de conteneurs ont été parachutés par erreur sur la gare du Roc-Saint-André.

Conscient de la menace qui pèse sur la base, le commandement de la SAS Brigade donne l'ordre de dispersion, mais il ne pourra être mis en application. Le 18 juin, à 4 h 30, deux voitures de la Feldgendarmerie de Ploermël s'engagent dans le bois de Saint-Marcel et tombent sur un barrage routier. Les SAS et les FFI en faction ouvrent le feu et barrent la route aux véhicules, mais un des occupants parvient à s'échapper et donne l'alerte. Vers 9 heures, une compagnie appartenant au 2. Fallschirmjäger Regiment se déploie et atteint la ferme du Bois-Joly. Les avant-postes français ripostent et contraignent l'ennemi à se replier sur Saint-Marcel. Deux compagnies de la 275. ID lancent une seconde attaque allemande en direction du manoir de Sainte-Geneviève. Cette fois encore, les SAS et les FFI parviennent à les repousser. Bourgoin demande un appui aérien. Trois commandos de chasse et des éléments géorgiens arrivent en renfort. En début d'après-midi, la base subit plusieurs attaques simultanées. L'intervention des chasseurs P-47 Thunderbolt offre un répit salvateur aux défenseurs. Pendant une demi-heure, les pilotes mitraillent les concentrations ennemies et les postes d'observation ; mais dès leur départ, les combats reprennent. Les Allemands s'infiltrent jusqu'à trois cents mètres du poste de commandement. Emmenés par Marienne, les SAS contre-attaquent. Le lieutenant, à bord de l'unique jeep armée, fauche une quarantaine de soldats ennemis. Ses hommes se battent comme des lions et réussissent à reprendre temporairement le contrôle du manoir Sainte-Geneviève. Dans la soirée, de nouvelles troupes allemandes venues de Coëtquidan attaquent au Sud en direction du château Hardys-Béhelec et de l'abbaye. L'arrivée du bataillon FFI gardant la face nord permet de les contenir. Les combats cessent au crépuscule. D'un commun accord, le commandant Bourgoin et le colonel Morice décide de décrocher avant que la base ne soit totalement encerclée. Les explosifs, les munitions et les vivres ne pouvant pas être emportés sont détruits sur place. Résistants et parachutistes quittent le secteur en petits groupes et se dispersent dans la nuit sous une pluie diluvienne. Les FFI déplorent une trentaine de tués, soixante blessés et quinze prisonniers. Les pertes du 4th SAS se montent à cinq morts et six blessés. Du côté allemand, environ 300 hommes ont été

mis hors de combat. Le 19 juin, les Allemands découvrent le camp déserté. Ils fouillent les bois et les habitations des alentours, exécutant les blessés, incendiant les fermes et le bourg de Saint-Marcel. Les agents du SD aidés de leurs suppléants français ratissent la campagne. Un escadron de cavaliers ukrainiens et un bataillon de fantassins géorgiens sèment la terreur parmi la population, n'hésitant pas à piller et à massacrer les isolés. À Callac, Marienne reçoit de Bourgoin le commandement des SAS et d'un groupe de maquisards. La base Grog où se trouvent huit cents FFI doit elle aussi être abandonnée. Les 2 000 conteneurs reçus ont permis d'armer près de 6 000 maquisards. Le lieutenant Déplante tentera sans succès de reconstituer une nouvelle base.

Sans nouvelle de Dingson, McLeod lance l'opération Lost. Dans la nuit du 22 au 23 juin, le *Major* Oswald Cary-Elwes est largué avec six autres SAS près de Pourmelan. Six jeeps sont également parachutées. Il doit reprendre contact avec le commandant du 4th SAS pour lui transmettre de nouvelles instructions et informer son état-major de la situation en Bretagne. Il est accompagné par le caporal Mills et par un groupe de parachutistes français aux ordres du *Lieutenant* Fleuriot. L'équipe radio du sergent Jean Marty doit quant à elle rejoindre Marienne.

Les SAS livrés à eux-mêmes pendant plusieurs semaines, peuvent compter sur le soutien de la population, en dépit des risques de représailles. Le 25 juin, Bourgoin échappe de peu à la capture. Le lendemain, il rencontre le *Major* Cary-Elwes. Environ 80 SAS, répartis en petits groupes, se cachent dans la campagne autour de Plumelec. Marienne, qui a été promu capitaine, en assure le commandement. Grâce à l'aide des FFI Jego et Morizur, les SAS échappent aux recherches pendant trois semaines. Marienne continue de renseigner l'état-major par radio et prépare de nouvelles opérations depuis une cache située à proximité de Guéhenno.

Marienne, qui craint pour sa sécurité et celle de ses hommes, rejoint le hameau de Kerihuel en Plumelec, accompagné d'une vingtaine de SAS et d'un groupe de FFI. Ils s'installent dans une ferme. Le 12 juillet à l'aube, le groupe endormi est surpris dans son refuge par un groupe de miliciens et deux officiers allemands. Le « lion de Saint-Marcel » et le lieutenant Martin sont abattus sur place avec cinq autres parachutistes et huit résistants. Le reste du groupe, installé dans d'autres dépendances, parvient à s'échapper.

Le sergent-chef Jacques Mendes-Caldas est abattu dans le dos par un faux maquisard. Deux jours plus tard, dix-sept parachutistes sont encerclés par les hommes de Zeller dans un bois à Kerlanvaux. Deux hommes sont tués et six sont capturés. Des papiers saisis permettent aux miliciens de localiser les caches d'armes et les résistants. C'est ainsi qu'est localisée la ferme de Kerlanvaux à proximité de Tredion. Elle abrite des paras blessés et des maquisards. Le 14 juillet, les Allemands investissent la ferme et l'incendie. Le propriétaire, Armand Kerhervé, est torturé à mort et son corps est jeté dans le brasier. Le sergent Francis Decrept est exécuté avec trois autres camarades. Le lieutenant Jean Fleuriot et le sous-lieutenant Alain Calloc'h de Kerillis, *alias* Richard Skinner, sont emmenés à Pontivy pour y être interrogés. Ils sont exécutés quelques jours plus tard, sans avoir parlé. Quatre autres parachutistes sont fusillés avec dix patriotes près du château de Rimaison.

Le 25 juillet, une semaine après la prise de Saint-Lô, le *General* Bradley lance l'opération Cobra pour sortir du Cotentin. Précédées par un puissant bombardement aérien, les divisions du VII US Corps du *General* Collins font voler en éclats les lignes allemandes et foncent vers Avranches. Le 1er août 1944, le *General* Patton, commandant la 3rd US Army, ordonne au *General* Middleton de libérer la Bretagne. Le 3 août, sur les ondes de la BBC, retentit le message : « Le chapeau de Napoléon est-il toujours à Perros-Guirrec ? » L'ordre d'insurrection est donné. Près de 10 000 FFI bretons prennent les armes. Rennes et Vannes sont libérés les jours suivants. Les parachutistes français ne restent pas inactifs : le reste du Jeep Squadron du bataillon français est acheminé dans le secteur d'Auray avec pour mission d'éclairer la progression de la 4th US Armored Division vers Lorient.

Le Combat Command B atteint Pont-Scorff mais les canons allemands obligent les blindés américains à se replier. Le Combat Command A tente de percer en direction d'Hennebont, mais il est également bloqué. Finalement, la 4th US Armored Division laisse le front de Lorient sous la garde des bataillons de FFI du Morbihan et bifurque en direction de Nantes. Le 18 août, cent quatre-vingts hommes embarquent pour l'Angleterre depuis Vannes avec le sentiment du devoir accompli. Les

opérations de Bretagne ont coûté au 4th SAS 79 tués, 172 blessés et 17 prisonniers sur un effectif engagé de 395 hommes.

Le 21 août, le *Brigadier General* McLeod confie une nouvelle mission au 4th SAS de Bourgoin. Cette fois, les Français vont longer la rive droite de la Loire sur le flanc de la 3rd US Army du *General* Patton, avant de traverser le fleuve pour gagner la région Centre et intercepter les éléments du LXIV. Armeekorps refluant vers le Nord-Est. Pour l'occasion, les cinq squadrons, constitués en unités mobiles, sont équipés de dix camions Bedford et d'une soixantaine de jeeps. Une douzaine est transportée par des planeurs Waco en Bretagne. Les autres voitures sont débarquées à Arromanches avec le squadron du 3rd SAS. Les équipages apportent dans des caisses les bérets amarante que le roi d'Angleterre vient d'accorder aux SAS français.

Le 25 août, la jeep du sergent-chef Victor Iturria tombe dans une embuscade en forêt de Gavre près de Blain. Le basque, âgé de 27 ans, est fauché par une rafale de mitrailleuse. Le lendemain, le lieutenant André Gabaudan est envoyé en éclaireur vers la Loire et trouve un pont intact à Briare. Trois jours plus tard, un premier détachement quitte Vannes, bientôt suivi du reste de l'unité. Les équipages franchissent la Loire et s'attaquent aux colonnes allemandes mal armées et peu motorisées emprutant les routes rayonnant autour de Vierzon, d'Issoudun, de Châteauroux et de Bourges. Le 6 septembre, le sous-lieutenant George William Taylor bloque un convoi de quarante véhicules pendant tout une nuit entre Châteauroux et Issoudun. Les villes de Bourges et de Nevers sont libérées. Les patrouilles informent par radio le haut commandement allié et demandent des frappes aériennes sur les objectifs les plus importants. Via les équipes Jeds et les agents du SOE, ils communiquent des informations sur l'état des forces ennemies. Le 7, un important convoi est anéanti sur la route Issoudun-Châteauroux par l'aviation alliée. Au fil des jours, les Allemands se déportent vers l'Est, vers Autun et Decize, suivi de près par les SAS.

Le 3rd Squadron du Puech-Samson est particulièrement actif. Le 11, un peloton de douze jeeps pénètre dans le village de Saint-Pierre-le-Moultier où se trouve un détachement avancé de la colonne Elster. Les rues sont encombrées d'hommes, de chevaux et de chariots. Le sous-lieutenant Alain Le Bobinnec, saint-cyrien et FFI nouvellement incorporé persuade le

commandant allemand qu'il est l'avant-garde d'une division blindée américaine. Impressionné par l'assurance de l'officier français, ce dernier décide de se rendre. Le coup de bluff permet aux SAS de capturer 2 500 soldats avec leur armement individuel, 300 véhicules et 8 canons. Le 12 septembre, Puech-Samson et ses hommes poussent en direction du Sud et atteignent Périgueux cinq jours plus tard. L'opération Spencer est une réussite, en marge de laquelle un groupe de 24 SAS est envoyé à Paris pour escorter les spécialistes du Counter Intelligence Corps chargés de trouver les criminels nazis.

LE 1st SAS REGIMENT

Dans la nuit du 5 au 6 juin, une quarantaine d'avions britanniques larguent des poupées-leurres dans différents secteurs de la Normandie. Cette manœuvre d'intoxication, qui s'inscrit dans le cadre de l'opération Titanic, a pour objectif d'abuser le commandement allemand sur le lieu réel des parachutages et détourner les éventuels renforts. Ces poupées Rupert en toile de jute contiennent des systèmes simulant des coups de feu et de petites charges d'autodestruction. Près de 200 de ces poupées sont larguées dans la région de Saint-Lô, une cinquantaine à l'Est de la Dives, 50 autres au Sud-Ouest de Caen et 200 près d'Yvetot.

Les SAS participent à l'opération. Ils doivent simuler des combats grâce à des appareils diffusant des sons de fusillade. Quelques bombes Lewes et des fusées éclairantes doivent accentuer le réalisme de la mise en scène. Trois équipes de trois hommes du 2nd SAS devaient être larguées sur la Seine Maritime, entre Dieppe et Rouen, dans le cadre de Titanic I, mais la mission a été annulée deux semaines avant le déclenchement d'Overlord. En revanche, pour Titanic IV, deux équipes de trois hommes appartenant au 1st SAS Regiment sont parachutées à quelques kilomètres au Sud de Carentan, le 6 juin vers 4 heures du matin. Les *Captain* Fowles et le *Lieutenant* Poole sont portés manquants, mais leurs équipes tentent de remplir la mission sans eux. Aux premières lueurs du jour, ils se cachent dans une haie. Un civil français les découvre et les emmène dans une abbaye abandonnée. Le soir, les SAS ont le plaisir de voir Poole les rejoindre. L'officier, qui s'est assommé contre les rebords de la trappe de l'avion au moment du saut, est resté un long moment inconscient avant

d'être pris en charge par un Normand. Fowles s'est quant à lui égaré dans l'obscurité. Il est localisé et ramené auprès de ses camarades le 10 juin. Ils restent cachés durant trois semaines près de Remilly-sur-Lozon jusqu'à l'arrivée d'une unité parachutiste allemande. Ils quittent alors les lieux, accompagnés de trois parachutistes américains. Capturés par les Allemands, ils profitent d'une attaque aérienne pour leur fausser compagnie. Les neuf hommes décident de gagner leurs lignes, mais, ils sont découverts par deux soldats allemands. Ils tentent de fuir, mais ils sont rapidement encerclés et capturés. Trois Britanniques et deux Américains sont blessés par des explosions de grenades. Envoyés à l'hôpital de Rennes, ils sont libérés par les Américains début août. Leurs compagnons d'armes partent pour un camp en Allemagne.

Dans la nuit du 5 au 6 juin, quelques sticks SAS sont largués sur le massif du Morvan, dans le département de la Nièvre. Il s'agit des éléments précédant l'arrivée du A Squadron du *Major* Fraser appartenant au 1st SAS Regiment. Les hommes sautent en aveugle sous une pluie battante, sans perte. La région, située à l'Ouest de Dijon, vallonnée et très boisée, abrite alors une trentaine de maquis dont les effectifs totaux approchent 10 000 hommes. Les Britanniques ont pour mission de harceler les convois routiers allemands remontant du Sud de la France vers la Normandie et de couper la ligne de chemin de fer Lyon-Paris.

Les éléments précurseurs prennent contact avec les résistants locaux et aménagent une zone de parachutage (Dropping Zone) au Vieux Dun. La nuit suivante, le parachutage de vingt-quatre conteneurs permet d'armer quelques maquis. L'état-major du squadron – 18 hommes au total – est largué dans la nuit du 10 au 11 juin près de Lormes. Plusieurs parachutistes se prennent dans les arbres. Bill Fraser reste ainsi un long moment accroché à ses suspentes, sans se douter qu'il se trouve à 10 centimètres du sol. Ils sont pris en charge par les FFI. Cinq jours plus tard, trois avions transportant le gros de l'unité traversent un puissant barrage de DCA au-dessus de la Manche, obligeant les pilotes à effectuer de brutales manœuvres d'évasion. Les passagers sont ballottés en tous sens. Arrivés au-dessus du Morvan, les équipages cherchent les feux signalant la DZ, mais aucune lumière ne perce l'obscurité. En désespoir de cause, les appareils rebroussent chemin. Les sticks de Johnny Wiseman et d'Alec Muirhead

sont rapatriés en Angleterre sains et saufs, mais l'avion transportant le *Lieutenant* Cairns et ses hommes n'arrivera jamais à destination. Les derniers sticks touchent le sol le 21 juin, portant l'effectif total à 154 hommes. Plusieurs jeeps ont été endommagées en tombant dans les arbres, mais au final, neuf voitures, deux canons antichars de 37 mm et des mortiers de 81 mm sont réceptionnés sans casse.

Le QG de Fraser et plusieurs sections s'installent en pleine forêt près du camp du maquis Camille. Les maquisards locaux, particulièrement actifs, engagent durement les troupes allemandes. Les actions de guérillas se montrent terriblement efficaces. Le 24 juin 1944, le *Colonel* Muirhead, basé à 15 kilomètres au Sud de Montsauche, est informé de la présence dans le village d'un détachement ennemi. Il décide de l'attaquer sur la route de Château-Chinon. Il prend la tête d'un groupe composé de SAS et de patriotes du maquis Bernard et se place en embuscade dans une côte. Après quatre heures d'attente, les deux motards précédant la petite colonne motorisée passent devant leurs positions sans les repérer. Deux camions armés, une voiture et une moto ne tardent pas à apparaître. Les hommes, placés à la lisière du bois et dans les fossés, déclenchent un feu croisé dévastateur sur les trois véhicules ralentis par la pente raide. Les rafales de Bren et de Sten fauchent les soldats entassés dans les camions. Trois d'entre eux sont faits prisonniers. Le 25, le détachement de secours récupère les corps de leurs camarades et mène des représailles. Trois villageois sont tués à Ouroux. Les soldats russes et allemands sont pris dans une nouvelle embuscade en s'approchant de Montsauche-les-Settons. Quatorze sont tués, mais l'arrivée de renforts met fin aux combats. Le village ainsi que celui de Planchez disparaissent dans les flammes.

Le lendemain en début de soirée, trois cents soldats ennemis, soutenus par des mortiers, attaquent le camp de base du maquis Camille. Les SAS, situés un peu plus loin, prennent à revers les soldats ennemis regroupés sur leur base de départ, le long de la route forestière. Dissimulés dans les taillis, les parachutistes leur infligent des pertes sévères. Mais le danger est partout. Le *Sergeant Major* Reg Seekings, le compagnon d'arme de David Stirling, se retrouve face à une mitrailleuse. Une balle l'atteint au cou, une seconde vient s'écraser contre son arme. Le vétéran, habitué aux coups durs, pense que son bras a été arraché tant la blessure saigne abondamment. Il se fait poser un garrot avant d'être pris en charge par un médecin FFI. Au

terme d'une demi-journée d'un engagement très violent, les maquisards et les soldats britanniques quittent le secteur. De leur côté, les assaillants, ivres de fureur, tuent six habitants du hameau de Vermot et violent une adolescente. Le 27 juin, ils exécutent dix-neuf hommes à Dun-les-Places, dont le maire du village. Le curé est pendu dans le clocher de son église.

L'équipe du *Captain* Wiseman, installée dans une forêt près de Dijon, observe les mouvements ennemis et communique à la Royal Air Force les coordonnées des cibles intéressantes, mais la chance ne sourit pas toujours aux audacieux. Le 18 juillet, une jeep transportant le *Captain* Roy Bradford, les sergents White et McGinn, le soldat Devine et un jeune guide français roule en direction de Clamecy pour entrer en contact avec un maquis. Le 19 au petit matin, après avoir roulé toute la nuit, le véhicule pénètre dans le village de Lucy-sur-Yonne et se retrouve au beau milieu d'un convoi allemand. Les Britanniques, qui ne peuvent rebrousser chemin, fauchent du feu de leurs mitrailleuses les soldats allemands, qui sont en train de se sustenter. La surprise est totale, mais alors que la jeep s'éloigne, un mitrailleur allemand installé dans le camion de tête réplique. Devine et Bradford sont tués sur le coup. White, bien que blessé, continue de tirer. Les trois survivants doivent quitter le véhicule endommagé pour gagner les bois proches. Ils réussiront finalement à rejoindre les leurs. Le 4 août, le maquis Camille est de nouveau attaqué par un bataillon de parachutistes, mais les deux canons de 57 mm et les mortiers soutenus par les tirs de FM Bren brisent les assauts ennemis.

Alec Muirhead et Seekings, fraîchement remis de sa blessure, attaquent de nuit une raffinerie d'essence synthétique près d'Autun. Cette fois, ils traitent l'objectif au mortier. Les obus incendiaires et explosifs s'abattent avec une grande précision sur les réservoirs de carburant et les bâtiments industriels. L'ennemi abasourdi fait donner sa DCA, pensant avoir affaire à un raid aérien. Du Vivier réussit pour sa part à faire dérailler un train de munitions d'une quarantaine de wagons. Le squadron effectue un efficace travail de sape. Les patrouilles, épaulées par les maquis, sabotent la voie ferrée Lyon-Paris à vingt-deux reprises. Trois locomotives, quarante wagons de marchandises et vingt-cinq véhicules sont détruits. Les hommes de Fraser tuent ou blessent 220 soldats allemands et font plus de 130 prisonniers. Plus de trois mille maquisards perçoivent des armes et une

soixantaine de pilotes sont récupérés. Trente cibles sont identifiées pour l'aviation.

Paddy Mayne, accompagné de son officier de renseignement, Mike Sadler, et d'un garde du corps sont parachutés sur le Morvan le 7 août au soir. Le chef du régiment veut évaluer la situation des missions Houndworth et Gain. Il ne peut que constater que les hommes de Fraser sont dans un état de fatigue avancé. La présence allemande qui ne cesse d'augmenter les oblige finalement à évacuer le secteur. Plusieurs blessés graves doivent être rapatriés vers l'Angleterre dans les plus brefs délais. Mayne donne l'ordre de dispersion. Le *Lieutenant* Robert McReady est dépêché sur les lieux deux jours plus tard, avec mission de choisir un terrain dégagé suffisamment long pour permettre l'atterrissage d'un Dakota. Après une semaine de recherche, il en repère un près de Saulieu. Le 18 août, un petit convoi routier arrive sur le site, mais Londres annule l'opération d'exfiltration sans donner plus de précisions. Les partisans et les SAS s'installent dans l'Hôtel Beau Rivage bordant le lac des Settons.

De son côté, Paddy Mayne réquisitionne deux jeeps et part en direction d'Orléans où un autre détachement SAS est à l'œuvre. Le 19 août, le commandant du 1st SAS traverse les lignes ennemies pour se rendre au Mans nouvellement libéré par les troupes américaines. Il doit récupérer 28 jeeps et leurs équipages arrivés par avion à Rennes.

Les SAS appartenant au B Squadron du 1st SAS sont eux déployés dans la Vienne, au Sud de Poitiers, dans le cadre de l'opération Bulbasket. Leur mission est de couper les lignes de communication allemandes dans le département, en particulier la ligne de chemin de fer Paris-Bordeaux et les routes nationales 10 et 147. Le chef de la mission Bulbasket, le *Captain* John Tonkin, est âgé d'à peine 23 ans. Cet ingénieur originaire de l'île de Man a déjà participé aux opérations du SRS en Sicile et en Italie. Capturé à Termoli, il est invité à dîner par le *Generalleutnant* Heidrich, commandant la 1. Fallschirmjäger Division et réussit à fausser compagnie à ses gardiens lors du trajet de retour en camion.

Le 1er juin, il est envoyé avec le *Lieutenant* Richard Crisp au QG du Special Operations Executive de Londres pour recevoir les informations sur l'opération. En effet, plusieurs agents du SOE sont déjà déployés dans la région. Le 5, Tonkin, Crisp et l'équipe Jedburgh « Hugh » sont transportés

sur la base de Stempford où les attend un quadrimoteur Halifax du 161 « Moon » Squadron, affecté en temps normal au transport d'agents du SOE et de Jeds. Les cinq hommes atterrissent dans la Brenne, près de la ferme de Moncousinat, à 30 kilomètres au Sud-Ouest de Châteauroux. Ils sont accueillis par des maquisards locaux qui se chargent de récupérer les conteneurs. Tonkin rencontre le capitaine Amédée Maingard, agent du SOE en charge du secteur, et le commandant Paul Mirguet, responsable FFI pour l'Indre. Les quarante-huit hommes composant le reste du détachement sont parachutés en huit lieux différents entre le 7 et le 18 juin. Les SAS, guidés par les maquisards, doivent saboter les voies ferrées Montauban-Vierzon, Bordeaux-Tours et Orléans-Tours. Tonkin installe sa base au Sud de Montmorillon (Vienne), à proximité du camp du maquis communiste Amilcar qui va les épauler.

Le 10, le capitaine anglais est informé par des cheminots de la présence d'un train comprenant 11 wagons-citernes en gare de Châtellerault. La précieuse cargaison est destinée à la 2. SS-Panzer-Division « Das Reich » remontant de Montauban vers le front normand. Le *Lieutenant* Tomas Stephens est envoyé sur les lieux pour vérifier l'information. Après une équipée en vélo de plus de 120 kilomètres, l'officier confirme la présence du train, mais le dispositif défensif est tel qu'il rend toute attaque suicidaire. Tonkin transmet le renseignement à son commandement. Six heures plus tard, douze chasseurs bombardiers Havilland Mosquito néo-zélandais et australiens attaquent la gare à la bombe et au canon. Le train explose, privant la division SS de sa précieuse réserve en carburant et retardant du même coup sa montée au front. La même nuit, la voie ferrée Poitiers-Limoges est sabotée en trois endroits différents. Dans la nuit du 12 au 13 juin, le *Lieutenant* Crisp et ses hommes minent la RN 147 dans la forêt du Défens, peu avant le passage d'un convoi de la Das Reich. La même nuit, le *Lieutenant* Stephens fait sauter un pont routier. Le 22 juin, Tonkin, habillé en paysan, emmène à l'hôpital de Poitiers le parachutiste O'Neil, blessé dans un accident de voiture.

Les quatre jeeps larguées près d'Usson-du-Poitou permettent aux SAS d'élargir leur champ d'action. Au cours des semaines suivantes, les Britanniques continuent de saboter les voies ferrées et axes routiers, non sans risque. Le 27 juin, deux hommes sont ainsi capturés et exécutés après avoir été torturés par le SD de Limoges.

Tonkin change régulièrement d'emplacement pour éviter que son camp ne soit localisé par l'ennemi. Le 25 juin, il installe sa nouvelle base en forêt de Verrières. Rapidement pourtant, la nouvelle parvient aux oreilles des Allemands qui envoient sur place des agents pour le localiser. Le 2 juillet au matin, un bataillon de réserve appartenant à la 17. Panzer grenadier division SS Götz von Berlichingen déclenche une attaque surprise. Les SAS résistent toute la matinée, avant de tenter leur chance à travers la forêt. Le *Captain* Tonkin et sept paras réussissent à s'échapper, mais le *Lieutenant* Crisp et 30 de ses hommes sont capturés, ainsi qu'un pilote de l'USAAF. Le *Lieutenant* Stephens, blessé, est achevé à coups de crosse. Sept résistants sont exécutés sur place. Les autres prisonniers sont emmenés à Poitiers. Ils sont interrogés quatre jours durant, avant d'être fusillés en forêt de Saint-Sauvant sur l'ordre du *SS Sturmbannführer* Kieffer. Trois SAS blessés sont conduits à l'hôpital de Tours, où ils sont tués peu après par injection létale. Les corps des SAS seront retrouvés après la Libération. Les cantonnements allemands de Bonneuil-Matours sont attaqués par quatorze Mosquitos du Wing 140 en représailles.

Tonkin et 20 rescapés poursuivent la mission depuis un nouveau camp situé à Lésignac jusqu'au 24 juillet, date à laquelle l'ordre mettant fin aux opérations tombe. La SAS Brigade décide de les évacuer. Un détachement du 3rd French SAS aux ordres du capitaine Jean Salomon Julien Simon doit prendre la relève (opération Moses). Une piste de 1 300 mètres est aménagée à Haims grâce à l'aide des agriculteurs. Deux avions Lockheed Hudson déposent onze parachutistes français et embarquent les Britanniques dans la nuit du 6 au 7 août. Les autres sticks arrivent les jours suivants. Aidés des maquisards, les quarante-six SAS doivent gêner le repli des unités allemandes stationnées dans le Sud-Ouest et le centre-Ouest de la France. Les hommes du 3rd Squadron multiplient les actions de sabotage contre les routes et les voies ferrées, et organisent des parachutages au profit des maquis. Ils font sauter les ponts sur la Creuse et attaquent les convois en fuite. Début septembre, ils prennent part à la libération de Châtellerault et de Poitiers. Ils participent à la reddition de la colonne Elster le 10 septembre. Quatre jours plus tard, les hommes gagnent Saint-Nazaire et La Rochelle pour épauler les bataillons FFI encerclant les poches de résistance allemandes. L'opération Moses se solde par la destruction de

trois ouvrages d'art et seize sabotages contre les voies ferrées. Quelques véhicules ont également été détruits.

Entre le 10 et le 11 août, un stick de six hommes appartenant au 1st SAS est parachuté dans la forêt d'Ivoy, près de Bourges. Le reste du détachement arrive le 15. Deux SAS belges servent d'interprètes. Le *Major* Lepine, qui dirige l'opération Haggard, doit réaliser des destructions dans la région et harceler les colonnes allemandes, mais presque toutes les voies ferrées et les ponts ont été détruits par la Résistance et les bombardiers alliés. Un second détachement, commandé par les lieutenants Davidson et Schlee, saute sur l'Est du département quelques jours plus tard. Ils accomplissent un important travail de sape psychologique et matérielle, par des embuscades et des sabotages.

Depuis le 14 juin, les cinquante-sept SAS du *Major* Ian Fenwick s'évertuent de leur côté à couper les lignes ferroviaires vers la Normandie dans un triangle situé entre Orléans, Montargis et Fontainebleau. La mission des parachutistes est rendue particulièrement périlleuse en raison de la présence de nombreuses unités allemandes prêtes à en découdre. Le stick du *Captain* Pat Garstin, parachuté près de La Ferté-Alais dans la nuit du 4 au 5 juillet, est pris à partie dès son arrivée au sol. Neuf hommes sont capturés. Les trois derniers paras à être sortis de l'avion s'évanouissent dans les bois. Ils rallieront les lignes alliées après 43 jours d'errance. Un funeste sort attend leurs infortunés camarades. Ils sont conduits à Paris pour y être interrogés par le SD. Le 8 août, les paras vêtus en civils quittent Paris en camion. Arrivés près de Noailles, les hommes menottés sont tirés du véhicule. Le caporal Serge Vaculik, un Français d'origine tchèque parlant allemand, surprend une conversation entre deux gardes et comprend que l'exécution est imminente. Les SAS tentent le tout pour le tout et s'élancent vers le bois. Seul Vaculik réussit à s'échapper ; tous les autres sont abattus.

Les autres sticks poursuivent leur action ; grâce aux jeeps, ils bénéficient d'une grande mobilité et peuvent effectuer des sabotages sur une vaste zone. Une nuit, alors qu'ils se rendent à la gare de triage de Bellegarde pour plastiquer les hangars et la rotonde ferroviaire, ils sont détectés et ne peuvent mener la mission à son terme. Les nuits suivantes, les patrouilles SAS, revêtues d'uniformes allemands dans des jeeps camouflées, attaquent les camions isolés de la Wehrmacht. Les soldats se

montrent de plus en plus hardis. C'est ainsi que le *Lieutenant* Watson lance une attaque éclair contre un convoi ennemi stationné dans le centre de Dourdan. L'épisode persuade le commandement allemand d'en finir avec les commandos britanniques, dont le camp a été localisé en forêt d'Orléans. Le 6 août, les SAS sont cueillis à froid par les explosions de mortiers et les tirs de mitrailleuses. Les hommes saisissent leurs armes et leurs paquetages et gagnent leurs postes de combat. Ils résistent jusqu'à la tombée de la nuit et s'échappent à pied à travers la forêt.

Le lendemain, le *Major* Fenwick monte à bord d'une jeep pour rejoindre le camp. Il est accompagné du *Sergeant* Dunkley et du *Corporal* Duffy. Le soldat Albert Menginou, un Français détaché du 4th SAS et un FFI complètent l'équipage. Le véhicule emprunte une petite route secondaire quand il est survolé par un avion de reconnaissance de la Luftwaffe qui avertit les troupes allemandes au sol. Les Allemands bouclent le village de Chambon-la-Forêt, retenant femmes et enfants à l'intérieur des habitations et alignant sept hommes dos à l'église. Les SAS, prévenus de la situation par une habitante, décident d'attaquer. La jeep franchit de vive force un premier barrage routier ; un peu plus loin, un canon de 20 mm et une mitrailleuse stoppent net le véhicule, qui achève sa course dans un talus. Fenwick, Menguinou et le résistant sont tués sur le coup. Duffy, blessé, est envoyé à l'hôpital. Il s'en évade et réussit à rejoindre les troupes américaines.

De concert avec les FFI, les Britanniques n'en poursuivent pas moins les opérations, dressant des embuscades le long de l'axe Orléans-Montargis, emprunté par des nombreuses colonnes motorisées. Leur action, couplée à celle de l'aviation alliée, oblige les Allemands à emprunter les axes secondaires, retardant leur avancée. Une locomotive est détruite à Beaune la Rolande. Le 16 août, deux SAS en patrouille sont capturés et exécutés par des éléments SS.

Après l'échec de la contre-offensive blindée de Mortain en direction d'Avranches (opération Lüttich), les Alliés encerclent les forces allemandes désormais incapables de desserrer l'étreinte des mâchoires se refermant sur elles. L'opération Totalize, déclenchée le 8 août, permet à Montgomery de faire sauter la charnière de Caen. Côté américain, la 3rd US Army remonte pour fermer la nasse. Après avoir libéré Le Mans le 8 août, la 2e DB de

Leclerc s'empare d'Alençon le 12. Trente kilomètres plus au Nord, les troupes allemandes défendent avec acharnement Falaise qui finit par tomber.

Dès lors, sous la poussée conjointe des Canadiens et des Polonais au Nord, des Britanniques à l'Ouest et des Américains au Sud, la nasse se referme un peu plus chaque jour sur les unités allemandes qui tentent une échappée vers l'Est. Le SHAEF a mis au point une opération ambitieuse pour les détruire avant qu'elles ne franchissent la Seine. Transfigure prévoit le déploiement d'une importante force aéroportée entre Paris et Orléans pour prendre à revers les forces allemandes. La SAS Brigade doit fournir les éléments avancés qui seront chargés de préparer les parachutages en effectuant des missions de reconnaissance. Trois détachements sont choisis au sein des deux régiments britanniques pour mener à bien cette opération : deux troops du C Squadron du 1st SAS (*Major* Tony March) et une troop du C Squadron du 2nd SAS (*Major* Roy Farran). Il est prévu que soixante jeeps soient transportées par des planeurs en forêt de Rambouillet. March doit établir son camp de base à l'Est de Dreux et Farran au Sud-Est de la capitale. Dans un premier temps, c'est l'opération Kipling qui est déclenchée. Un détachement appartenant au C Squadron du 1st SAS doit s'installer en forêt de Merry-Vaux, à une vingtaine de kilomètres d'Auxerre. La région, qui est vallonnée et très boisée, se prête parfaitement aux opérations de guérilla et la base Houndworth n'est qu'à 150 kilomètres.

Le *Major* Robert Melot est parachuté le 27 juillet dans le Morvan pour préparer l'arrivée de l'équipe du *Captain* Derrick Harrison. Le Belge fait le voyage jusqu'à Merry-Vaux avec Paddy Mayne. Il détermine la zone de parachutage, identifie les objectifs intéressants et entre en contact avec le maquis Chevrier. Dans la nuit du 13 au 14 août, les six premiers SAS sont réceptionnés. En pénétrant dans le camp des maquisards, Harrison découvre un groupe parfaitement organisé où règne une grande discipline. Il demande à Londres d'envoyer l'échelon suivant dans les plus brefs délais. Vingt heures plus tard, un appareil Halifax largue le *Lieutenant* Stewart Richardson et deux hommes sur la DZ signalée par des feux de bois. La jeep, tombée dans les arbres, est irrécupérable, le châssis plié en deux. Le 18 août, 27 paras et cinq jeeps sont prêts à entrer en action, mais Harrison apprend le même jour que l'opération Transfigure est abandonnée. La

fermeture de la poche de Falaise, plus rapide que prévue, a pris de court le commandement allié qui n'a pas eu le temps de mettre son plan à exécution.

À bord de leurs véhicules, les SAS participent à l'hallali en s'en prenant aux convois circulant entre Courtenay et Sens. Dans ce contexte, l'aviation alliée est une menace permanente pour les Allemands, mais aussi pour les paras britanniques qui doivent accrocher des drapeaux d'identification sur les capots de leurs véhicules afin d'éviter la mitraille. Le 21 août, le camp du maquis Chevrier est attaqué, mais les FFI repoussent l'ennemi avec pertes et fracas. Le 24, le *Captain* Harrison rencontre une colonne de chars américains à la sortie de Courtenay. Le lendemain, l'officier repère une colonne de fumée au-dessus du village des Ormes et entend des coups de feu. Une femme à vélo l'informe de la présence d'un fort détachement SS dans la localité. Simplement accompagné de la jeep de Richardson, Harrison est conscient de son infériorité numérique, mais il mise sur l'effet de surprise. Les deux jeeps, roulant à tombeau ouvert, font irruption dans le village où sont stationnés un camion et deux voitures de liaison. Les SAS ouvrent immédiatement le feu sur les soldats qui ne tardent pas à réagir. Le *Corporal* James Hall, le chauffeur d'Harrison, s'effondre sur son volant. Un des hommes de Richardson tente de le secourir, en vain. Dans le véhicule à l'arrêt, le capitaine actionne sa mitrailleuse, mais l'arme s'enraye. D'un bond, il s'extirpe de la jeep et grimpe à l'arrière du second véhicule. Les quatre hommes font feu de toutes leurs armes avant de décrocher. Le soir même, ils retournent au village et apprennent que deux habitants ont été exécutés avant leur intervention, mais que les dix-huit autres ont profité de la confusion pour s'enfuir. L'ennemi a perdu trois véhicules et une soixantaine d'hommes. La dépouille de Hall est inhumée dans le cimetière du village. L'équipe de Kipling est ensuite rejointe par le détachement motorisé de Marsh qui a réussi à se frayer un passage sans trop de heurt au milieu des troupes allemandes en pleine débandade. Le 1st SAS poursuit ses actions jusqu'à la fin du mois d'août et rentre en Grande-Bretagne.

LE 2nd SAS REGIMENT

Le 2nd SAS Regiment n'a pas été engagé au moment du Débarquement. Malgré la frustration d'être tenu à l'écart de l'opération,

cela a permis au *Lieutenant Colonel* Franks de former les 140 recrues qui lui ont été affectées.

Le 12 juillet, que la 2nd British Army confie une mission aux SAS de Lewis. L'objectif de l'opération Swan est de recueillir des informations sur les mouvements de troupes dans le secteur de Flers-Falaise-Argentan. Deux jeeps et un camion sont mis à leur disposition. L'équipe pénètre dans le chaudron le 15, au moment même où les troupes américaines poussent au Sud tandis que les Canadiens s'apprêtent à fondre sur Falaise. Les bouches à feu alliées laminent la marée humaine refluant en désordre vers Chambois. La mission devient rapidement caduque et, quatre jours plus tard, les paras parviennent à s'extirper de cet enfer et à rejoindre les leurs avant d'embarquer pour l'Angleterre.

Le SHAEF a également donné son aval à l'installation d'une base dans la région de Saint-Dizier afin de mettre à mal les réseaux de communication reliant Reims, Metz, Nancy et Verdun. L'opération, initialement programmée pour la mi-juin, a dû être reportée du fait de l'opposition du *Major* Bodington, dirigeant la F Section du SOE. Le 22 juillet, l'avion Halifax transportant l'équipe du *Major* Felix Symes (G Squadron) s'écrase au sol. On ne compte que trois survivants. Une nouvelle équipe, aux ordres du *Lieutenant* Laws, est parachutée en aveugle dans la nuit du 4 au 5 août près de Bailly-le-Franc. Dans la nuit du 12 au 13, les groupes des lieutenants Peter Cameron et Marsh sautent à leur tour près de Giffaumont. Laws s'installe en forêt de Trois-Fontaines dans la Marne et opère indépendamment des autres. Le 20, un seul des appareils chargés d'acheminer l'échelon de commandement réussit à identifier le signal de la DZ et largue les trois hommes du stick Walters.

Le 19 juillet, le *Captain* McGibbon-Lewis et 21 parachutistes sont dépêchés au quartier général de la 2nd British Army dans le cadre de l'opération Defoe. Malheureusement, le *Colonel* Vernon, qui était chargé de coordonner leur action, a été transféré la veille. En l'absence de toute directive, les SAS s'adaptent aux besoins du commandement. Lewis décide d'envoyer de petites équipes à travers les lignes adverses pour leur permettre de gagner en expérience. Le *Lieutenant* Silly effectue des patrouilles en territoire ennemi à bord de voitures blindées. Le *Lieutenant* Dick, attaché au 12th Corps, tente sans y parvenir de pénétrer les lignes

ennemies à quatre reprises et perd un homme dans l'affaire, victime d'une mine antipersonnelle. Colchester n'est pas plus chanceux avec l'Inns of Court Regiment. Le *Lieutenant* Dennison et deux hommes sont envoyés dans le secteur de la 90th USID. Ils sont capturés, mais réussissent à s'échapper et à rejoindre leurs lignes en empruntant une voiture à l'ennemi. Au cours d'une autre reconnaissance, ils repèrent un important convoi de munitions et de carburant. Il est détruit par les chasseurs-bombardiers moins d'une heure plus tard.

Dès son arrivée, le 24 août, le *Major* Michael Rooney scinde ses forces, mais les résultats sont maigres en raison d'un manque criant de coordination et des mauvaises relations que Rooney entretient avec les maquisards, le SOE et les équipes Jeds. Le 31 août, les avant-gardes américaines sont à Saint-Dizier. Dès lors, les cinquante-huit SAS se retrouvent engagés en première ligne. L'évolution rapide de la situation rend la mission Rupert caduque. Elle est finalement suspendue le 15 septembre.

Au cours de son déploiement, le *Major* Fraser apprend pour sa part que le château de La Rochefoucauld à la Roche-Guyon abrite le quartier général de Rommel depuis le 25 mai. Son informateur, un vieil aristocrate français, lui précise les habitudes du *Feldmarshall*. L'officier traverse la Seine dans un bateau à moteur pour rejoindre la bâtisse. Toutes ces informations sont transmises à Londres le 14 juin. Fraser propose d'assurer personnellement la mission et demande pour cela qu'on lui fasse parvenir des fusils de précision. Toutefois, McLeod et son officier du renseignement, le *Major* Scratchley, ne veulent pas mettre en péril Houndsworth en éloignant son chef de plus de 300 kilomètres. Ils préfèrent mettre sur pied une équipe de choc, constituée de six hommes et placée sous le commandement du capitaine Raymond Couraud, *alias* William Lee, pour tuer ou capturer le meilleur chef militaire de l'armée allemande. Le reste de l'équipe se compose du sous-lieutenant Raillard, des *Sergeants* Moore et Durban et de deux anciens légionnaires, les *Sergeants* Durban, Fedossef et Mark.

Elle est parachutée dans la nuit du 26 au 27 juillet dans la région d'Étampes (opération Gaff). Un premier groupe atterrit près de Dourdan ; le second se retrouve à la Forêt-Sainte-Croix. Les SAS font leur jonction grâce à l'aide d'habitants, mais ils ont perdu tout leur équipement radio.

Alors qu'ils marchent vers leur objectif, ils apprennent que Rommel a été grièvement blessé dans l'attaque de son véhicule par des chasseurs bombardiers alliés près de Livarot le 18 juillet. La mission est annulée, mais Lee n'entend pas rentrer bredouille. Il opère jusqu'à la mi-août en harcelant les convois routiers. Il fait stopper deux trains qui sont ensuite attaqués par des chasseurs-bombardiers et détruit neuf véhicules. Il n'en reste pas là et décide d'attaquer la Kommandantur de Mantes. Lee et ses hommes passent à l'action le 9 août au soir, mais la sentinelle réussit à donner l'alerte avant d'être neutralisée. Il s'ensuit une violente fusillade au cours de laquelle les Allemands perdent une douzaine d'hommes. Les SAS, presque à court de munitions, décrochent rapidement. Lee laisse ses hommes sous le commandement du lieutenant Raillard à la ferme Saint-Cyr-Rouge qui leur sert de base et part à moto avec un gendarme en direction de Brou, près de Chartres, où se trouvent les lignes américaines. Il est reçu au QG de Patton, mais au lieu d'obtenir des renforts, l'officier est renvoyé en Angleterre par avion. Ses hommes sont rejoints par les Américains dix jours plus tard. Lee, qui entretenait l'espoir de pouvoir mener une guerre de guérilla à l'Ouest de Paris, est intégré à la mission Wallace.

Jusqu'au mois d'août 1944, le 2nd SAS Regiment n'a été que peu impliqué dans la libération de la France si l'on considère les effectifs engagés. La SAS Brigade avait en projet d'établir une base sur le plateau de Langres, au Nord-Ouest de Dijon, mais la RAF s'y était opposée. La distance à couvrir est en effet trop importante pour que les appareils puissent effectuer une opération de largage de nuit et revenir en toute sécurité. Le 4 juillet, McLeod demande à nouveau à Montgomery l'autorisation d'envoyer un détachement avancé dans le secteur. Dans la nuit du 26 juillet, trois avions Halifax larguent les neufs hommes de l'équipe du *Captain* Grant Hibbert et trois jeeps sur la DZ de Muirhead (Houndsworth). L'une des voitures ayant été endommagée, deux nouvelles jeeps sont parachutées le 30 juillet. Le plan initial prévoit le déploiement d'une importante force motorisée pour mener des raids offensifs, en particulier le long de la Nationale 19 reliant Troyes à Vesoul. La route est un axe très fréquenté du fait de la proximité de la frontière allemande. Hibbert installe sa base opérationnelle en forêt de Châtillon. Le détachement, qui est renforcé tout au long du mois d'août, compte

55 hommes et il est équipé d'une douzaine de jeeps. Les cibles ne manquent pas. Pendant trois semaines, les SAS multiplient les actions contre les convois et la ligne de chemin de fer Langres-Dijon. Mais l'opération Hardy va bientôt prendre une tout autre ampleur.

Suite à l'annulation de Transfigure, vingt Dakotas ont été affrétés pour transporter quarante jeeps et cent vingt hommes jusqu'à Rennes le 19 août. Sitôt déchargés, les hommes et le matériel sont répartis à proportion égale entre Tony Marsh et Roy Farran. La nuit suivante, le C Squadron de Farran gagne Vitré, puis Le Mans avant de rejoindre la base Hardy situé à l'Est de Châtillon-sur-Seine, *via* la forêt d'Orléans et la rive droite. Les SAS roulent de jour sur les axes secondaires en prenant toutes les précautions pour éviter les mauvaises rencontres. Le détachement est scindé en trois groupes qui se suivent à trente minutes d'intervalle. Mais le chemin est semé d'embûches. Le 22 août, les cinq équipages du *Captain* Lee, chargés d'ouvrir la voie, tombent sur un fort parti allemand en traversant Mailly-le-Camp. Une jeep est perdue, mais le premier groupe réussit néanmoins à se frayer un chemin. Le second doit livrer bataille. Le lendemain, Lee pénètre dans le village de Villaines, supposé vide, et y trouve une unité de vieux briscards allemands. Le groupe de Farran, qui n'a pu être prévenu, est accueilli par des obus de 75 mm antichars, qui mettent à mal de nombreux véhicules, quand survient le groupe de queue commandé par le *Second Lieutenant* David B. Leigh. Il est réduit à néant pendant les combats ; trois SAS sont tués, dont Leigh, et deux autres sont capturés. Le *Lieutenant* Gurney décide alors de faire demi-tour, tandis que Lee réussit à récupérer cinq jeeps et à rejoindre avec quelques hommes Paris fraîchement libéré.

La colonne motorisée, qui ne compte plus que sept jeeps, poursuit sa route et engage les cibles d'opportunité quand elles se présentent. Après un périple de 800 kilomètres à travers les forces allemandes en retraite, le *Major* Farran arrive au camp Hardy le 24 août, et prend le commandement de la force combinée qui compte désormais soixante hommes et onze véhicules. Le 30 au matin, les SAS attaquent la garnison allemande de Châtillon-sur-Seine, sur le départ. Les 150 Allemands présents dans la ville réagissent vivement et obligent les assaillants à se retirer. Le Private William Holland est le seul mort côté britannique. Le camp de base est toutefois déménagé par sécurité.

L'évolution du front place les hommes du SAS dans une situation délicate. La 3rd US Army s'est arrêtée sur la Meuse, faute de carburant car l'intendance alliée ne parvient pas à suivre la rapidité de la progression des troupes. La priorité accordée aux troupes de Monty opérant en Belgique et aux Pays-Bas cloue Patton sur place tout le mois de septembre. Les forces allemandes profitent de ce répit pour réorganiser leurs lignes de défense et prendre appui sur le massif vosgien. Le parachutage de nouvelles jeeps permet à Farran de mettre sur pied deux sections motorisées pour s'attaquer aux nombreux convois empruntant la trouée de Belfort. Les colonnes SAS de Farran et de Hibbert s'infiltrent ainsi entre les deux armées américaines et poussent en direction du Rhin. Bien que traqués, les SAS continuent d'opérer jusqu'au 17 septembre, date à laquelle Wallace prend officiellement fin. Leur tableau de chasse est impressionnant : 500 ennemis tués ou blessés, 1 train et 59 véhicules détruits et 380 000 litres d'essence brûlés. Seize hommes et 16 jeeps ont été perdus. Le major Farran reçoit la DSO et accorde une semaine de repos bien mérité à ses hommes.

Le 3 août 1944, cinq équipes totalisant cinquante-neuf parachutistes SAS sont déployées en Ille-et-Vilaine et en Mayenne pour perturber les activités allemandes en amont de la percée américaine d'Avranches. Malheureusement, l'opération Dunhill a été lancée trop tard. Les hommes du *Captain* Greville-Bell entrent en action quelques heures avant que les avant-gardes blindées américaines ne libèrent la ville de Rennes. Quatre des cinq sticks se retrouvent derrière les lignes alliées au bout de vingt-quatre heures. La dernière équipe SAS va collaborer avec le MI.9, un service crée par l'Intelligence Service, pour organiser avec la Résistance l'évasion et le rapatriement des aviateurs alliés vers les Îles Britanniques. Depuis plusieurs mois, les réseaux d'évasion dirigent ces derniers vers la forêt de Frèteval, entre Vendôme et Cloyes. Plus de cent cinquante aviateurs vivent dans des camps dissimulés au cœur du massif forestier. Le 13 août, en accord avec le chef du MI.9, Airey Neave, un convoi de onze véhicules escorté par les SAS arrive au camp principal. Greville tombe sur les paras belges de Debefve qui se joignent à eux. Le 17, les hommes prennent la mer et débarquent à Newhaven trois jours plus tard.

L'opération Loyton est la plus importante menée par le 2nd SAS en termes d'effectifs. Planifiée à la fin du mois de mai 1944 par le SHAEF,

cette mission visait à installer une base au cœur des montagnes des Vosges. Le massif, entaillé de vallées encaissées, revêt un grand intérêt stratégique dans la mesure où il donne accès à la plaine d'Alsace et au Rhin. Bien que rares, les axes de communication vosgiens seraient immanquablement utilisés par l'armée allemande au cours de sa retraite vers Strasbourg, Sarrebourg, Saint-Dié ou encore Belfort. L'établissement d'une force rompue aux techniques d'embuscade et de sabotage contrarierait les desseins de l'ennemi. Initialement, l'opération devait être déclenchée fin juin, mais elle a été retardée, malgré les protestations du *Lieutenant Colonel* Franks, en raison des réticences du Special Forces Headquarters qui craignait que la présence du SAS ne nuise à ses propres opérations. En outre, la RAF ne peut effectuer le parachutage qu'à partir du mois d'août, quand l'allongement de la durée des nuits permet aux appareils de revenir à leur base avant le lever du jour.

Un premier stick saute sur les Vosges dans la nuit du 12 au 13 août 1944. Les hommes touchent le sol près du hameau de La petite Raon au Nord des Ballons des Vosges. Le détachement est placé sous les ordres du *Captain* Henry Druce, *alias* Drake. Ancien membre du MI.6, l'officier a été recruté par Franks. Le capitaine français de Lesseps, connu sous le nom de guerre *Goodfellow*, lui sert d'interprète. Il a sous sa coupe cinq paras SAS, l'équipe Jedburgh Jacob et l'équipe du F Phantom Squadron du *Captain* John Hislop. Le lieu, très boisé et éloigné des grands axes, est propice à l'établissement d'une base. Si les hommes sont arrivés à bon port, il n'en est pas de même pour le matériel radio qui n'a pu être retrouvé. Des conteneurs contenant suffisamment d'armes pour équiper deux cents hommes ont été largués. Le maquis du colonel Henri Bourgeois, dit Maximum, occupant la haute vallée du Rabodeau et la vallée de la Plaine les réceptionne. Les jours suivants, Druce entre en contact avec les responsables locaux du Groupe Mobile d'Alsace et Gilbert Grandval, délégué militaire pour la région.

Le 17 août, les SAS retournent à leur camp de base. Ils sont informés que des troupes allemandes les ont localisés et s'apprêtent à les attaquer. Druce décide d'abandonner les lieux, laissant Goodfellow couvrir sa retraite. Bientôt, une intense fusillade se fait entendre. Les maquisards, livrés à eux-mêmes, s'évanouissent dans la nature en abandonnant leurs armes sur place. Le *Sergeant* Seymour, blessé lors du parachutage, est laissé

en arrière. Armé d'un Bren, il combat jusqu'à l'épuisement de ses munitions. Capturé et interné au camp de Schirmeck, il survivra à la guerre. Les parachutistes, répartis en petits groupes, tentent d'échapper à l'ennemi qui passe le secteur au peigne fin. Il faudra plusieurs jours aux SAS pour se rassembler. Deux hommes manquent à l'appel : le *Sergeant* Lodge, tué d'une balle dans la nuque après avoir reçu plusieurs coups de baïonnettes au ventre, et le *Sergeant* Gerald Davis, lui aussi exécuté, quoique les circonstances de sa mort restent troubles. L'opération, mal débutée, est de plus en plus compromise. Le commandement allemand a décidé de former une nouvelle ligne de défense en s'appuyant sur les crêtes des Vosges et sur la Moselle pour stopper la progression de la 3rd US Army. Début septembre, la région est saturée de troupes et trois SS-Einsatz Kommandos spécialisés dans la lutte contre les partisans et les commandos ont été dépêchés sur les lieux. Sans cesse harcelés, sans radio ni nourriture, les parachutistes sont à bout.

Le 27 août, le *Major* Power et un groupe de renfort sont largués avec armes et nourriture près de Rambervillers, mais ils ne parviennent à rejoindre le groupe principal que le 18 septembre. Le 1er septembre, le *Lieutenant Colonel* Franks est parachuté près de Veney avec 23 officiers et hommes de troupe de son unité, ainsi qu'une seconde équipe du F Phantom et le commandant FFI Derringer, qui doit prendre la direction opérationnelle du Groupe Mobile d'Alsace-Vosges. Les parachutages se poursuivent toutes les nuits. Les parachutistes effectuent des patrouilles sur la route reliant Baccarat à Raon-L'Étape et installent des postes d'observation. Un convoi est attaqué près de Veney le 4 septembre, suscitant des représailles allemandes sur une cinquantaine de victimes.

Le parachutage de six jeeps armées dans la nuit du 19 au 20 septembre permet aux SAS d'adopter une tactique plus offensive. C'est ainsi que le *Captain* Druce surprend une unité de Waffen SS dans Moussey. Les mitrailleuses britanniques fauchent de nombreux soldats ennemis. En représailles, les 210 hommes du village sont déportés. Un tiers seulement reviendra vivant des camps.

En marge de Loyton, une équipe composée de six SAS français et quatre Britanniques aux ordres du *Lieutenant* Maurice Rousseau sont parachutés à l'Est de la forêt de Rechicourt le 9 septembre. Ils sont chargés

de saboter la voie ferrée Nancy-Sarrebourg et la route Luneville-Blâmont-Sarrebourg. Le stick, qui ne réussit pas à se regrouper entièrement, mène des missions de reconnaissance. Maurice Rousseau et Paul Galmard sont capturés le 20 septembre, puis exécutés. Au total, dans le cadre de cette opération, 92 SAS et une dizaine de Jedburghs et un important matériel sont parachutés au-dessus des Vosges, mais la pression exercée par les troupes allemandes est telle qu'elle empêche les SAS d'agir. Pire, l'offensive américaine, qui aurait pu débloquer la situation, ne cesse d'être reportée. De guerre lasse, Franks donne l'ordre de dispersion le 29 septembre, mais les survivants organisés en petits groupes sont traqués avec une férocité implacable. Beaucoup seront interceptés avant d'avoir pu rejoindre les lignes alliées. Loyton prend fin le 9 octobre, avec un bilan effroyable pour le SAS : deux hommes ont été tués au combat, 30 ont été exécutés par le SD et plusieurs envoyés au camp de Natzweiler-Struthof.

Dans le même temps, l'opération Pistol vise à couper les voies routière et ferroviaire entre Metz et Nancy. Le 15 septembre 1944, quatre bombardiers Short Stirling quittent l'aérodrome de Keevil. Cinquante-et-un hommes du A Squadron, répartis en huit sticks, sont parachutés en aveugle sur quatre DZ mosellanes. Le D Group est contraint de regagner l'Angleterre, un épais brouillard recouvrant la zone de largage. Le A Group atterrit à moins de 2 kilomètres de l'endroit prévu. Les B et C Groups ont beaucoup moins de chance puisqu'ils sont dispersés très loin de leurs objectifs. Une partie de l'équipement est perdue ou n'a pu être larguée. Le B Group ne peut entrer en action et subit des pertes importantes : le *Lieutenant* Bernie est capturé et mourra en captivité ; le *Lieutenant* Castellain meurt le 12 octobre des suites de ses blessures ; les soldats Wertheim et Ashe sont faits prisonniers puis exécutés. En dépit du froid et des privations, les deux autres groupes continuent à opérer. De peur d'être trahis, les SAS ne prennent que rarement contact avec la population. Ils se cachent dans les bois et dans les fermes isolées, mais les patrouilles allemandes les obligent à changer régulièrement de position. Ils parviennent toutefois à saboter deux voies ferrées et sectionner plusieurs lignes électriques, ainsi qu'à détruire quatre trains et plusieurs véhicules. Enfin, résultat plus que probant à ce stade de la guerre, ils collectent de précieux renseignements avant de rejoindre les lignes américaines.

LE 5th BELGIAN SAS SQUADRON

Sept semaines après le débarquement, l'opération Cobra a permis d'ouvrir une brèche dans le dispositif défensif allemand. Les troupes américaines percent à Avranches et se déploient en éventail, les unes entrant en Bretagne, les autres amorçant un large mouvement tournant vers Paris, *via* Le Mans. Les troupes allemandes se replient en toute hâte vers les ports bretons transformés en forteresse et vers le Nord-Est. L'heure de vérité est enfin arrivée pour les SAS belges qui bénéficient du soutien du général Koenig. Le SHAEF décide d'engager plusieurs équipes dans le Perche pour perturber la retraite allemande.

Le 28 juillet à 1 heure du matin, le lieutenant Ghys et quatre hommes sont largués sur la DZ Caramel au Nord de La Chartre-sur-le-Loir (opération Chaucer). Ils sont accueillis par un groupe de résistants qui les aident à enterrer leurs 24 conteneurs remplis d'armes et de médicaments destinés aux maquis. Le petit groupe fait ensuite mouvement vers Nogent-le-Rotrou pour réceptionner l'équipe du lieutenant Van der Heyden. Les Belges transmettent par radio à leur QG des renseignements sur les convois et les concentrations ennemies, notamment une division allemande stationnée dans le bois de Vibraye, qui sera écrasée le 30 juillet par les bombardiers britanniques.

Le lendemain, le stick du lieutenant Debefve et deux équipes Jeds atterrissent au sud de La Chartre (opération Shakespeare). Le lieutenant Kirshen est parachuté le 3 août aux alentours de Nogent-le-Rotrou, à une quinzaine de kilomètres de l'endroit prévu (opération Bunyan). Les jours suivants, les trois équipes sont chacune rejointes par une quinzaine d'hommes. Les hommes vivent chichement, améliorant l'ordinaire en braconnant et changeant régulièrement de bivouac. Leur maîtrise de la langue française facilite les échanges avec les maquisards et la population locale. Le lendemain de leur arrivée, les SAS belges entrent dans La Chartre sans combattre. Ils sont accueillis par une foule en liesse. La nuit suivante, l'équipe Shakespeare élimine une trentaine de soldats ennemis dans une embuscade nocturne près de La Flèche, qui coûte au Belgian SAS Squadron son premier mort.

Habillés en civils, les Belges effectuent des reconnaissances en plein jour. Prévenus de l'arrivée imminente des blindés américains, Ghys et Van

der Heyden créent un bouchon au Nord de Nogent pour faciliter leur progression. Ils prêtent ensuite main-forte aux FFI pour nettoyer les dernières poches de résistance allemande. Kirschen et ses hommes s'en prennent aux convois motorisés passant dans le secteur de Longny-au-Perche. Dans la nuit du 13 au 14 août, ils immobilisent une colonne à l'aide d'éclate-pneus à pression et par des tirs de harcèlement. Un autre raid aboutit à la destruction d'un important dépôt de munitions. Un dépôt de 30 000 litres de carburant est livré intact aux blindés de Patton. Les trois missions prennent fin entre le 15 et le 17 août.

Les paras belges participent en outre à l'opération Trueform aux côtés de leurs homologues britanniques. Ils doivent gêner le trafic de l'ennemi entre la Seine et la Risle. L'opération est mise sur pied en quelques jours et les officiers impliqués sont informés des détails de leurs missions à peine 24 heures avant leur départ. Soixante-deux hommes du 5th SAS, quarante hommes du 2nd SAS et dix du 1st SAS sont engagés à partir du 16 août sous le commandement de Brian Franks. Les sticks belges sont largués aux alentours de Saint-André-de-l'Eure. Le secteur fourmille de troupes allemandes dont les bivouacs sont parfois à proximité immédiate des positions des parachutistes. Cependant, l'ennemi en plein repli n'a guère le temps de les traquer. Les objectifs intéressants comme les dépôts de carburant et ceux de munitions se font rares. Ceux qui n'ont pas été détruits par l'aviation ont été transférés et la majorité des convois sont désormais hippomobiles. Les équipes SAS se contentent donc de miner les routes et d'attaquer les véhicules isolés. Elles sont rejointes par les troupes alliées une douzaine de jours après le début de l'opération. Lancée trop tardivement et de manière hâtive, l'opération Trueform se solde par des résultats décevants compte tenu des effectifs engagés.

Deux missions de renseignement sont ensuite effectuées en Picardie par deux sticks. L'opération Wolsey débute le 26 août. Cinq parachutistes du F Squadron renseignent cinq nuits durant leur hiérarchie sur les mouvements de troupes observés dans la région de Soissons. Le lieutenant Kirschen et cinq paras du 5th SAS prennent quant à eux part à l'opération Benson. Ils sont accompagnés par un officier de liaison français du 3rd SAS. Parachuté le 27 août en Picardie, au Sud de Saint-Just-en-Chaussée, le petit groupe s'installe dans une grange, chargé d'une mission de surveillance des

axesroutiers au Nord de Paris et de recensement des emplacements de Flak. Elle prend un tournant majeur quand un médecin, membre de la Résistance, remet aux Belges une carte sur laquelle sont portées toutes les positions allemandes en arrière de la Somme. Les opérateurs radios dissimulés dans une grange s'empressent de communiquer les précieuses informations à Londres. Émettant sans discontinuer, ils sont finalement repérés par un camion radiogoniométrique. Encerclés, les paras réussissent néanmoins à se sauver, après avoir dissimulé leur matériel radio dans les broussailles. De retour sur les lieux dès le lendemain, ils achèvent le travail. Montgomery leur adresse ses plus vives félicitations et Kirschen se voit attribuer la DSO.

LE 3rd FRENCH SAS BATTALION

Le 3rd SAS de Conan rejoint le camp de Fairford la dernière semaine de juin. Pendant trois semaines, les paras suivent les faits et gestes de leurs camarades du 4th SAS déjà impliqués dans la libération du pays. Ils attendent avec impatience l'heure de leur engagement. À la mi-juillet, les ordres de missions les concernant sont enfin dévoilés. L'unité va être parachutée en Vendée, dans le Finistère, le Limousin, les monts du Lyonnais et en Saône-et-Loire.

Cinq sticks appartenant à la 2e compagnie du 3rd SAS Battalion sont parachutés dans la nuit du 4 au 5 août 1944 près de Ploudaniel, dans le Nord du Finistère. Engagés dans le cadre de l'opération Derry, les paras français du capitaine Sicaud ont pour mission de ralentir le repli des troupes allemandes en direction de Brest (Derry I). Les SAS reconnaissent les itinéraires et renseignent les Alliés sur les forces ennemies, pprès avoir pris contact avec les FFI et les équipes Jedburghs. Trois autres sticks sont largués pour empêcher la destruction par l'ennemi des viaducs de Morlaix (Derry II) et de Plougastel (Derry III) et préserver la progression américaine. Les SAS éliminent une centaine de militaires allemands, font deux cents prisonniers et détruisent de nombreux véhicules.

Le capitaine Gérard Fournier est quant à lui chargé de la mise en œuvre de l'opération Dickens dans les départements du Maine-et-Loire, de la Vendée et des Deux-Sèvres. Il doit renseigner la brigade sur les activités de l'ennemi, définir les cibles pour l'aviation et s'en prendre aux renforts

allemands faisant route vers la Normandie. Les sticks sont parachutés entre le 14 et le 29 juillet au-dessus de la Vendée.

Le *Captain* Burt, le lieutenant Poisson et une équipe Jed s'installent dans la forêt de l'Absie. La base principale est établie dans le bois d'Anjou près de Somloire. Un terrain proche fait office de DZ. Grâce aux conteneurs parachutés, les groupes de maquisards locaux peuvent être armés. Soixante-quatre SAS, scindés en petits groupes, rayonnent sur les trois départements limitrophes, multiplient les embuscades et procèdent à de nombreux sabotages contre les voies ferrées et les lignes électriques. Dix déraillements et la destruction de deux centraux téléphoniques et de deux ponts sont ainsi à mettre à leur actif.

Le 7 août, une camionnette remplie d'armes est interceptée par les Allemands près de la Boulaye. Le secteur est fouillé et le camp SAS finit par être localisé. Le lendemain à l'aube, les parachutistes sont prévenus de la présence de troupes ennemies à la lisière orientale du bois. Ils se préparent à évacuer les lieux. Le matériel radio est démonté et le dépôt d'armes et de munitions est miné. Les premières échauffourées ont lieu en début d'après-midi. Sans plus attendre, les vingt SAS prennent leurs sacs Bergam sur leurs dos et quittent le camp avec quelques FFI. Ils laissent derrière eux le caporal-chef Henri Monteil, chargé de la mise à feu du dépôt. Les hommes progressent dans la futaie en silence, attentifs au moindre bruit. Vers 19 heures, la fusillade éclate, mais l'ennemi ne parvient pas à les situer précisément. Les balles traçantes des mitrailleuses s'entrecroisent au-dessus des Français tapis au sol. Soudain, une énorme boule de feu s'élève au-dessus du camp. Monteil vient de faire sauter le dépôt, provoquant un incendie. Les SAS se dissimulent dans un épais taillis bordant l'orée du bois et attendent le lendemain pour se faufiler jusqu'à la ferme des Deux-Chênes. Fournier transfère son poste de commandement à Amailloux dans les Deux-Sèvres. De là, les paras participent au siège de La Rochelle aux côtés du 5^{e} bataillon du 93^{e} RI. Le 7 octobre, l'opération Dickens est terminée, permettant aux hommes de partir au repos en Champagne.

Deux sticks placés sous les ordres du lieutenant Michel Leblond sont parachutés sur la Haute-Vienne (opération Samson) dans la nuit du 9 au 10 août 1944. Ils coordonnent leurs actions avec le maquis Guingouin et des

agents de l'OSS d'un Operational Group. La première opération conjointe contre un train blindé coûte cher aux SAS. Deux hommes sont tués et un autre est fait prisonnier. Ils poursuivent néanmoins leur mission de harcèlement et détruisent deux ponts.

Dans la nuit du 11 au 12 août, deux nouveaux sticks, placés sous les ordres du capitaine Wauthier, sont largués sur la Corrèze (Opération Marshall). La nuit suivante, c'est au tour du lieutenant Hubler de sauter sur la Creuse avec le même effectif (Opération Snelgrove). Ils harcèlent la colonne Elster avant de rejoindre la mission Moses pour participer au siège de Saint-Nazaire.

À l'aube du 15 août 1944, la flotte américaine ouvre le feu sur les côtes varoises. L'opération Anvil-Dragoon est lancée. Amputées de plusieurs divisions envoyées en Normandie, la 19. Armee est hors d'état de s'opposer bien longtemps à l'assaut amphibie, d'autant que des troupes aéroportées anglo-américaines ont été parachutées à l'intérieur des terres la nuit précédente. L'opération est une réussite. Les pertes sont peu importantes et, du Cap Nègre à Théoule, la tête de pont est fermement établie.

Le capitaine Gilbert Paumier doit être largué avec sa troop du 1st Squadron à l'Ouest de Lyon pour entraver la progression des renforts allemands vers le Sud et organiser la Résistance (opération Jockworth). Trois sticks atterrissent près de Saint-Symphorien-sur-Coise. L'avion transportant le lieutenant Albert Rouan et son équipe est en revanche touché par la Flak et s'abîme dans la Manche. Deux hommes meurent noyés ; deux autres sont blessés. Le stick reconstitué saute le 18 août à la Mûre. Avec l'équipe du lieutenant Jean-François Porot et l'aide de maquisards, il s'empare d'un train blindé au pont du Galuzot et fait plusieurs centaines de prisonniers.

Après avoir libéré Marseille et Toulon, les troupes américaines et la 1re Armée française commencent à remonter la vallée du Rhône, talonnant les unités allemandes en déroute. Le capitaine Conan est alors envoyé en Saône-et-Loire avec 27 hommes pour couper la retraite aux troupes allemandes (opérations Harrod et Parker). Le lieutenant Hilaire Colcombet est parachuté une semaine plus tard avec ses hommes près de Cluny, avec le

même objectif. Les résultats obtenus au cours de ses deux dernières opérations sont les meilleurs enregistrés par les SAS.

Le *Brigadier General* McLeod décide alors de renforcer la puissance de feu et le rayon d'action des détachements SAS en les motorisant. Le capitaine Guy de Combaud Roquebrune, commandant le squadron de jeeps du 3rd SAS, est informé le 14 août de son départ imminent pour la France. Les dix-neuf jeeps armées débarquent à Courseulles le 16 et s'infiltrent dans le pays en empruntant les routes secondaires. Arrivé près de Laval, le convoi se divise en quatre colonnes. Trois jeeps se dirigent vers la Vendée pour renforcer la mission Dickens, huit filent en direction de l'Indre (mission Moses). Les huit véhicules des pelotons de Guy de Combaud et Charles Picard foncent vers la Saône-et-Loire pour aider Conan et ses hommes à s'attaquer aux convois empruntant la Route Nationale 6 et la ligne de chemin de fer Paris-Lyon (opération Newton). Les véhicules roulent de nuit, tous feux éteints, pour ne pas être repérés, mais le risque ne cesse de s'accroître. Le 27 août, des soldats allemands retranchés dans la maison d'un garde-barrière situé à La Croix-des-Mares mitraillent les équipages SAS qui ripostent ; le jeune Jules Lebon est mortellement atteint. Le lendemain, ils font leur jonction avec le capitaine Conan. Le 30, les SAS détruisent un convoi d'une quinzaine de camions à Senozan, décimant une compagnie entière. Plusieurs civils sont fusillés et des fermes sont incendiées en représailles.

Conan se prépare aussi à lancer une offensive contre les villages bordant la RN 6. Le 2e CA du général de Monsabert n'est plus qu'à une centaine de kilomètres. Le 3 septembre au soir, Combaud Roquebrune est convoqué à Corlay au PC d'André Jarrot, le délégué militaire pour la région. Ils décident de s'emparer de la bourgade de Sennecey-le-Grand pour couper la retraite aux Allemands. Onze SAS et deux FFI se préparent à l'action. Le lendemain matin, à 7 heures, quatre jeeps quittent Corlay et rejoignent la Nationale. À l'entrée de Sennecey, les SAS fauchent un piquet de garde. En formation serrée, le peloton s'engage dans le village où un important convoi allemand s'est installé dans le courant de la nuit. Les SAS remontent la rue principale à vive allure et mitraillent les camions et les chariots hippomobiles. Les Allemands, surpris dans leurs occupations matinales, n'ont pas le temps de répliquer. Malheureusement, à la sortie du

village, les jeeps se retrouvent face à un autre convoi. Elles font volte-face et pénètrent de nouveau dans Sennecey, mais l'ennemi a eu le temps de se ressaisir. La jeep du capitaine Combaud Roquebrune est immobilisée et les trois occupants tués à bout portant. La seconde jeep s'écrase contre un mur. Seul le quatrième passager, un FFI, réussit à s'éclipser. La troisième jeep est stoppée par un tir de Panzerfaust. Le dernier équipage parvient à se sortir de l'enfer. Les FFI emmenés par le capitaine Christian Boissonnas se lancent alors à l'assaut du village, mais l'ennemi, solidement retranché, éclaircit les rangs bourguigons qui refluent. Boissonnas tente de rameuter ses hommes quand il est abattu par le tir d'un sniper. L'arrivée de renforts SAS permet toutefois de maintenir la pression sur les Allemands qui décrochent en début d'après-midi en se servant de civils comme boucliers humains, qui sont abattus peu après. L'avant-garde de la 1ère DB française prend possession de la localité en début de soirée.

Le 2nd Squadron du capitaine Pierre Sicaud, fraîchement rentré en Angleterre, est de nouveau sur le pied de guerre. Les SAS sont parachutés entre le 26 et le 31 août dans le Doubs, à proximité de Montecheroux (opération Abel) pour harceler les troupes allemandes empruntant la trouée de Belfort au pied du Ballon d'Alsace. Le 5 septembre, un groupe de paras et des FFI occupent Clerval pour éviter la destruction du pont enjambant le Doubs. Après avoir immobilisé un train transportant des troupes, ils sont chassés dans la soirée par une contre-attaque soutenue par des chars. Le pont saute le lendemain.

Le 30 août, quatre sticks attaquent le village de Pont-de-Roide tenu par deux cents Allemands. L'unité est ensuite mise à la disposition de la 45th USID. Les SAS capturent 70 soldats allemands à Accolans le 13 septembre, mais ils échouent deux jours plus tard en tentant de s'emparer de Geney. Le 2nd Squadron, qui déplore dix tués et trente blessés, est mis au repos le 20 septembre.

CHAPITRE 5

LES DERNIÈRES CAMPAGNES

LA BELGIQUE

Les Alliés progressent vers l'Est de la France et la Belgique, repoussant devant elles les restes des armées allemandes prises de vitesse. La ville de Bruxelles est libérée le 3 septembre par la 2nd British Army. Anvers est atteint le jour suivant. Les installations portuaires sont intactes, mais la 15. Armee tient encore fermement les rives et l'embouchure de l'Escaut, interdisant l'accès au port. La 1st Canadian Army s'est vu confier la libération des régions côtières du Nord de la France et du littoral belge.

La progression de la 1st US Army à l'Ouest s'avère plus difficile. Le front allié s'étend de l'embouchure de la Somme au Nord, jusqu'à Troyes au Sud, le long de la ligne Lille-Bruxelles-Mons-Sedan-Verdun-Commercy. Afin d'aider les troupes américaines dans leur tâche, il est décidé d'envoyer des détachements du 5th SAS effectuer des reconnaissances et nouer des contacts avec la résistance belge.

La première opération, Noah, vise à installer une base en territoire français avant de passer la frontière. Dans la nuit du 15 au 16 août 1944, le lieutenant Paul Renkin et huit hommes sautent sur les Ardennes françaises. Deux d'entre eux sont déportés par les vents vers le territoire belge. Renkin entre en contact avec le commandant de la zone V de l'Armée Secrète, le major André Bastin, et installe sa base près de Gedinne. Le 29 août, ils sont rejoints par le capitaine Blondeel et six SAS, puis par le lieutenant Debefve et seize autres paras deux jours plus tard.

Le *Major* Fraser accompagné de trois hommes, saute pour sa part sur Somm-Leuze. Il doit prendre contact avec les responsables de la Résistance dans le but de les informer qu'une opération aéroportée de grande envergure, Brutus, va être déclenchée pour empêcher les Allemands de se

fixer sur la Meuse. Deux jeeps et vingt-cinq conteneurs sont parachutés quelques jours plus tard.

Le 2 septembre, le commandant Cassart et quatre paras SAS sont parachutés sur la même DZ que Fraser. Le stick, qui est déployé dans le cadre de l'opération Berbang, est intercepté en tentant de gagner Solwaster. L'officier est capturé, mais parvient à s'évader au cours d'une embuscade. Le stick du lieutenant van der Heyden est largué par erreur près de Kalterherberg en Allemagne. Leurs conteneurs ayant été découverts par l'ennemi, les paras égarés sont activement recherchés. Ils entreprennent donc de franchir les réseaux de barbelés et les obstacles antichars de la ligne Siegfried sans se faire repérer. Après un périple de 20 kilomètres à travers les vastes étendues de tourbières, de landes et de forêts des Hautes Fagnes, ils trouvent refuge dans une ferme de Solwaster. De là, ils montent une embuscade le long de la route Spa-Francorchamps et détruisent deux véhicules, dont une voiture d'état-major dans laquelle se trouve un officier supérieur. La nouvelle de l'attaque persuade l'unité allemande stationnée dans le secteur de se réfugier de l'autre côté de la frontière.

Un autre détachement est largué sur la région de Liège-Maastricht. Les SAS exécutent une multitude d'attaques dans la région jusqu'à leur jonction avec les troupes américaines, le 6 septembre. Le même jour, dans les environs de Durbuy, quinze hommes et trois jeeps sont envoyés en renfort. L'évolution rapide de la situation militaire a obligé le commandement allié à annuler l'opération Brutus au profit de missions de harcèlement de plus petite échelle. Les hommes de Blondeel écument la région, semant l'insécurité parmi les forces allemandes.

Le commandement britannique demande à la SAS Brigade d'envoyer une équipe au-delà du canal Albert pour connaître les intentions allemandes. Dans la nuit du 5 au 6 septembre, le lieutenant Freddy Limbosch et treize paras SAS sautent à l'Est de Bourg-Leopold, tandis que le stick du lieutenant Ghys atterrit au Nord-Est de Meeuwen. Ils mènent des patrouilles de reconnaissance vers l'Est, collectant des renseignements qui permettent de rassurer Montgomery. Le 7 septembre, la 2nd British Army établit une tête de pont sur le canal Albert au Sud de leur position mais, le lendemain, les SAS repèrent d'importants mouvements de troupes sur la route Helchteren-Bree, laissant supposer que l'ennemi se prépare à lancer une

contre-attaque. Le lieutenant Limbosch est tué par des tirs de mitrailleuses en tentant de passer les lignes allemandes. Le camp de base est attaqué deux jours plus tard, mais les hommes parviennent à se dégager. L'équipe du sergent Melsen prend alors d'assaut une batterie et met hors d'état de nuire cinquante-deux artilleurs et plusieurs pièces. Le sous-officier meurt pendant l'action. Malgré les pertes, la mission Caliban est un succès puisqu'elle a permis de transmettre de précieux renseignements sur le dispositif défensif allemand dans le Limbourg belge et d'établir une tête de pont.

Les missions Noah, Berbang, Brutus et Caliban ont infligé de lourdes pertes aux Allemands avec des effectifs engagés réduits. Les SAS belges revendiquent plus de 300 soldats ennemis tués et 100 véhicules détruits. La résistance locale, bien organisée, a largement contribué à ce succès. Le 5th SAS est renvoyé en Angleterre le 13 septembre, quatre jours avant le déclenchement de Market Garden.

LES PAYS-BAS

Montgomery a échaffaudé l'opération Market Garden pour franchir le Rhin en contournant la ligne Siegfried et envahir la Ruhr, le cœur industriel de l'Allemagne. La First Allied Airborne Army de Browning est engagée. Trois divisions aéroportées sont parachutées sur les Pays-Bas pour capturer les ponts de Zon, Veghel, Grave, Nimègue et Arhnem afin de permettre le passage du 30th British Corps.

Deux équipes belges sont engagées en marge de Market Garden, dans l'opération Regan-Fabian. Le 15 septembre vers minuit, le lieutenant Kirschen est de nouveau sur la brèche avec trois SAS. Parachutés aux environs de Nijkerk, ils doivent surveiller le trafic en partance d'Utrecht et collecter des renseignements sur les sites de lancement des fusées V1 et V2 qui continuent de menacer Londres, Liège et Anvers.

L'évolution des opérations à Nimègue et à Arnehm les oblige à modifier leurs plans. Les Allemands réagissent en effet avec vigueur, bénéficiant de la présence dans le secteur des 9. et 10. SS. Panzerdivisionen ainsi que de la 1. Fallschirm-Armee en cours de reconstitution. Au Sud, les paras des 82nd et 101st US Airborne ont réussi à prendre le pont de Grave mais peinent à capturer celui de Nimègue. À 15 kilomètres au Nord, les hommes de la 1st British Airborne et la 1st (Polish) Independent Parachute

Brigade tiennent difficilement la sortie nord du pont d'Arnhem. En neuf jours, 7 640 paras britanniques et polonais sont mis hors de combat. Le *General* Urquart donne l'ordre aux survivants d'abandonner leurs positions pour tenter de rejoindre les lignes américaines et celles du 30th British Corps. Le stick de Kirschen est donc sollicité pour les aider à traverser le territoire ennemi tout en renseignant le commandement sur les mouvements de l'adversaire. Deux des quatre SAS rejoignent les lignes alliées avec de premières informations, tandis que leurs camarades échappent aux recherches du SD et de ses auxiliaires néerlandais ; ils réussiront à transmettre plus de 400 messages en six mois.

Le stick du lieutenant Debefve mène une mission similaire dans la région de Drenthe. Parachuté le 26 septembre dans le cadre de l'opération Gobbo-Portia, il représente l'état-major allié auprès de la résistance néerlandaise. Pendant 173 jours, les six paras recueillent et analysent les informations avant de les transmettre par radio, changeant sans cesse de cache pour échapper aux délations et au repérage radiogoniométrique. Avec l'aide de la Résistance, ils permettent à des dizaines d'aviateurs alliés de rejoindre leurs lignes.

L'opération Friesland est lancée le 5 octobre 1944. L'adjudant Groennwout et trois sous-officiers néerlandais atterrissent en Frise pour armer et entraîner la résistance. Ils formeront ainsi plus de 700 hommes au maniement des armes. La mission s'achève le 22 avril 1945.

Le sergent Raymond Holvoet est parachuté le 17 octobre près de Garderen afin de servir d'opérateur-radio auprès de la résistance hollandaise (opération Timon). Caché dans une ferme, il transmet des messages à Londres et contribue à exfiltrer de nombreux parachutistes anglais. Il est capturé le 27 octobre, sans doute à la suite d'une trahison. Il tente de s'échapper lors du trajet vers les locaux de la police, mais il reçoit une balle dans la cuisse. Interrogé et torturé à plusieurs reprises pendant sa détention, il sera finalement exécuté le 10 avril à Hattem. Il n'a que 21 ans. Son corps, jeté dans les eaux de l'Ijssel, sera retrouvé à 15 kilomètres en aval le 23 avril.

Le 16 janvier, le 5th SAS Squadron est envoyé à Anvers avec pour mission de participer à la défense du port contre une éventuelle offensive

aéroportée allemande. Après une quinzaine de jours de patrouille, elle est envoyée à Bruxelles le 2 février.

ULTIME RÉORGANISATION

Le *General Brigadier* Roderick McLeod, en poste depuis un an, est nommé directeur des opérations militaires en Inde. Il est remplacé par le *Lieutenant Colonel* Michael Calvert. L'officier, âgé de 32 ans, a combattu trois années durant en Birmanie contre les troupes japonaises avec les Chindits de Charles Orde Wingate. Spécialiste des techniques de démolition, il est reconnu pour son solide sens du commandement et son agressivité au combat. Celui qu'on surnomme *Mad Mike* (Mike le Fou) a reçu la Distinguished Service Order à deux reprises.

À partir du mois de septembre, la guerre change de visage. Les SAS doivent adapter leur tactique, misant sur une mobilité et une réactivité accrues. Forte d'un effectif de 320 hommes, l'unité modifie aussi son éqquipement.

Les bataillons français sont dotés de squadrons de combat. En octobre, c'est au tour du squadron belge de se muer en unité de reconnaissance. Si la puissance des Vickers n'est plus à démontrer, de nombreux équipages ont été perdus faute de protections. Les Français installent une plaque de blindage de faible hauteur devant le conducteur. Cette protection rudimentaire est par la suite améliorée à la demande du commandement de la brigade qui souhaite équiper ses cinq unités. La plaque de blindage côté conducteur est relevée, tandis que la place du chef de voiture est protégée par un bouclier à l'avant de l'affût jumelé. Des lucarnes en verre blindé dégagent la vision. Une plaque de blindage est également installée à l'arrière pour protéger l'équipage, les réservoirs et le poste radio. Le 5th SAS est le premier à en être pourvu. Chacun de ses deux squadrons de 90 hommes perçoit 20 jeeps.

Avant même la fin des opérations en France, le quartier général des troupes aéroportées britanniques et la SAS Brigade ont en outre commencé à réfléchir à l'avenir du Special Air Service. L'idée est émise d'envoyer les 1st et 2nd SAS en Norvège ou au Danemark pour procéder au désarmement des formations ennemies. On pense également les utiliser pour effectuer des missions de contre-espionnage en territoire allemand ou rechercher des

dignitaires nazis en fuite. Un départ pour l'Extrême-Orient est même évoqué. Le *Lieutenant Colonel* Mayne est opposé à l'idée que son unité soit utilisée comme une simple force de police, mais il sait que son avenir dépend de sa souplesse d'emploi et de la diplomatie de ses chefs.

Le sort des bataillons français fait aussi débat puisqu'il est envisagé de le replacer sous le contrôle de l'armée française qui souhaiterait les utiliser pour des missions d'infanterie en Allemagne et des opérations de police. Le commandement allié donne finalement son aval pour que les bataillons français soient fixés en France tout en restant sous le contrôle de la SAS Brigade. Ils pourront ainsi être sollicités pour des missions de reconnaissance.

Les SAS britanniques et belges prennent quant à eux leurs quartiers dans le Sud de l'Angleterre au début du mois d'octobre. Le 1st SAS est stationné à Hylands House, où il attend le retour des derniers contingents enocre en opération. Le Jeep Squadron du 1st SAS est détaché auprès du 21st Army Group.

Après trois mois d'opérations derrière les lignes ennemies, beaucoup de soldats sont exténués tant sur le plan physique que mental. L'alimentation, le manque d'hygiène et de sommeil ont marqué les organismes. La dureté des combats, les attaques et les représailles allemandes sont encore dans toutes les mémoires. Dans les baraquements, les lits vides rappellent le lourd tribut payé par la force spéciale pour libérer la France. Les « bleus » n'ont pas encore effectué leur formation de saut. Les forces SAS jugées opérationnelles se composent de la manière qui suit :

– 1st SAS : 350 hommes,
– 2nd SAS : 400 hommes,
– 3rd SAS : 450 hommes,
– 4th SAS : 350 hommes,
– 5th SAS : 110 hommes.

Plusieurs semaines vont être nécessaires pour permettre à toutes les unités d'être de nouveau aptes au combat et de compléter leurs effectifs.

LES ARDENNES

Le 9 novembre 1944, les SAS français, béret amarante vissé sur la tête, défilent sur les Champs-Élysées sous les applaudissements de la population parisienne. Les 3rd et 4th SAS sont envoyés en Champagne pour se réorganiser et panser leurs plaies. Les deux bataillons ont respectivement perdu 63 et 107 hommes. Cent quarante jeunes maquisards ont été recrutés sur la base du volontariat pour intégrer le SAS. Le lieutenant-colonel Bourgoin, qui vient d'être nommé inspecteur des troupes aéroportées, est remplacé par son adjoint le commandant Puech-Samson à la tête du 4th SAS. Le bataillon est installé à Esternay et Montmirail, tandis que le 3rd SAS se trouve plus au Nord, à Épernay. Le commandant Jacques Pâris de Bollardière en assure le commandement, en lieu et place de Château-Robert. Au fil des jours, l'inaction devient pesante et il devient de plus en plus difficile de faire règner la discipline. Après des semaines de combats, de violences et de souffrances, les hommes désenchantés et amers ne trouvent plus leur place dans la société devenue si mesquine et ingrate. En attendant de retrouver l'action, les SAS profitent de l'instant présent.

Le déclenchement de l'opération Wacht am Rhein cueille à froid le commandement allié. Cette offensive de grande envergure visant à atteindre le port d'Anvers est le dernier coup de poker de Hitler. Le 16 décembre, vingt divisions allemandes attaquent dans les Ardennes entre Monschau et Echternach. Le front tenu par le 8th Army Corps est enfoncé sur 120 kilomètres. Eisenhower ordonne à toutes les forces disponibles de se porter vers le secteur menacé. La 82nd, la 101st Airborne et la 6th British Airborne reçoivent leurs ordres de mouvement. Le 22 décembre, le *Colonel* Prendergast commandant la SAS Brigade convoque le commandant Puech-Samson au 20th Liaison HQ d'Épernay pour lui demander de former un squadron de combat et de l'envoyer dans les Ardennes pour couvrir le flanc gauche du 8th US Corps de Middleton. La situation est critique. Depuis le 19, l'épaisse couverture nuageuse empêche l'aviation d'intervenir. Toutefois, les troupes américaines, qui se sont ressaisies, tiennent fermement leurs positions. Le Kampfgruppe Peiper, coupé de ses arrières, n'a pas pu pousser plus loin que Stoumont. L'avance de la 6. SS Panzer Armee a été stoppée et Stavelot a été repris. En revanche, plus au Sud, Saint-Vith est tombé et Bastogne est totalement encerclée. Le 4th SAS ne compte qu'une vingtaine d'officiers et 175 hommes opérationnels, les

nouvelles recrues étant en formation en Angleterre. Les hommes, qui se préparaient à fêter le réveillon, font leur paquetage et préparent les véhicules pour cette nouvelle opération (Franklin). Le Belgian SAS Recce Squadron basé à Tervuren se voit assigner une mission du même acabit (Régent).

Le 24 décembre à 8 heures du matin, trente-six jeeps armées, quatre voitures légères et huit camions Bedford quittent Montmirail et remontent vers le Nord à la recherche de la ligne de front. Un squadron de commandement et un squadron de combat sont engagés. La température avoisine les – 20 °C ; les hommes qui ne portent que leurs tenues de combat sont frigorifiés. La colonne se fraie un chemin sur les routes verglacées et atteint le village de Bertrix dans les Ardennes belges le lendemain matin. Accueillis avec enthousiasme par les habitants, les SAS s'installent sur la défensive et tentent d'établir un contact avec les paras de la 6th Airborne et avec leurs camarades belges qui se sont installés à Froidfontaine, avec mission de vérifier l'état des ponts sur la Meuse entre Liège et Givet et d'obtenir un maximum de renseignements sur la position des troupes alliées. Les 24 jeeps blindées de l'escadron de reconnaissance sont placées sous l'autorité du 62nd Recce de la 6th British Airborne. Français et Belges lancent des patrouilles dans toutes les directions pour tenter de localiser les positions de l'ennemi et évaluer ses forces. Le squadron de combat du lieutenant Déplante recueille de précieux renseignements lors des reconnaissances menées en direction de Saint-Hubert et de Rochefort.

Les troupes américaines ont contre-attaqué en direction de Bastogne, mais une brèche béante subsiste entre cette ville et la Marche. Les Français sont placés sur l'aile gauche de la 3rd US Army. Le 27 décembre, le lieutenant Taylor tombe nez à nez avec un char en pénétrant dans Wavreille. Il réussit à faire demi-tour *in extremis* et quitte la bourgade sous les balles et les obus. Une compagnie d'infanterie et une dizaine de chars se trouvaient sur les lieux. Les patrouilles ont fort à faire dans le secteur car l'ennemi cherche à maintenir la brèche ouverte, à grand renfort de mines et de snipers. Le temps ne cesse de se dégrader au fil des jours. Il fait si froid qu'il faut faire tourner régulièrement les moteurs pour que l'huile ne gèle pas. Les planchers des jeeps sont garnis d'une épaisse couche de paille pour isoler les pieds du froid.

De leur côté, les paras belges protègent le flanc droit britannique. Ils mènent des patrouilles de reconnaissances le long de l'Axe Halma-Bure. Le 31 décembre, les Belges sont sévèrement accrochés aux abords de Bure. Un obus antichar touche de plein fouet la jeep du lieutenant Renquin, qui est tué sur le coup avec son équipage. L'opération Regent se termine le 13 janvier.

Le 5th SAS est envoyé dans la région d'Anvers jusqu'au 2 février. L'arrivée de nouveaux volontaires porte ses effectifs à 300 hommes et l'unité devient à la fin du mois de mars le 1er régiment belge de parachutistes SAS.

L'intervention de l'aviation et l'arrivée des renforts permettent aux Alliés de reprendre l'initiative, d'autant plus que les divisions allemandes à bout de souffle souffrent d'une grave pénurie en carburant. Le 1er janvier, la Luftwaffe déclenche une offensive aérienne contre les terrains d'aviation alliés (opération Bodenplatte) pour acquérir la supériorité aérienne au-dessus du champ de bataille. Près de 200 appareils alliés sont détruits, mais Göring perd dans l'affaire plus de 300 avions (sur 900 engagés) et 237 pilotes. La Wehrmacht passe à l'attaque en Alsace (opération Norwind) dans l'espoir de soulager les troupes engagées sur le front des Ardennes. Dans les jours qui suivent, le front se stabilise. Le 4th SAS pousse en direction de Saint-Hubert. Le 11 janvier, le peloton du sous-lieutenant Raufast pénètre dans la localité que les Allemands sont en train d'évacuer et s'en rend maître après un bref engagement, au nez et à la barbe des Américains. Puech-Samson reçoit les clés de la ville le lendemain. Les Français atteignent ensuite Houffalize et poursuivent les troupes allemandes jusqu'au Luxembourg, faisant de nombreux prisonniers. Franklin prend fin le 25. La veille, le commandant Samson-Puech a été sérieusement blessé lorsque sa jeep a sauté sur une mine. Le bataillon regagne la Champagne avant de repartir en Grande-Bretagne avec le 3rd SAS.

LA SECONDE CAMPAGNE D'ITALIE

La fin de l'année 1944 est une période d'incertitude pour les Alliés. Aux Pays-Bas, le 21st Army Group de Montgomery est au point mort depuis l'échec de l'opération Market Garden. Les Allemands tiennent encore

fermement la plus grande partie du pays. La 1st US Army est parvenue jusqu'au Westwall. La ville d'Aix-la-Chapelle est tombée le 21 octobre, mais les offensives alliées sont venues se briser contre les fortifications de la ligne Siegfried, laissant le temps aux Allemands de reconstituer leurs forces. La 3rd US Army de Patton est finalement parvenue à s'emparer de la ville fortifiée de Metz le 22 novembre. La 7th US Army et la 1re Armée française ont deleur côté réussi à pénétrer en Alsace après avoir livré de très durs combats dans les Vosges. Belfort, Mulhouse puis Strasbourg sont libérés, mais la situation reste précaire, une poche allemande s'étant constituée autour de Colmar. La situation militaire n'est guère propice au Special Air Service. Le SHAEF pense l'utiliser pour des objectifs très ponctuels, mais nécessitant l'emploi de soldats surentraînés, courageux et autonomes.

Le 26 novembre, l'Allied Force Headquarters (AFHQ) basé en Italie sollicite d'Eisenhower l'envoi d'une force SAS en Italie du Nord afin d'appuyer les opérations des partisans italiens. Le choix se porte sur le No 3 Squadron du 2nd SAS du *Major* Oswald Rooney. Cette nouvelle unité est composée de volontaires issus des 1st et 6th British Airborne Division. Ils ont été envoyés à Banchory en Écosse pour se former au combat en haute montagne en vue d'un futur engagement en Norvège. Un premier contingent d'une trentaine d'hommes quitte l'Angleterre en avion pour la région de Modène vers le 19 décembre. Le matériel est envoyé par bateau et le reste de l'unité doit suivre à la mi-janvier. Les SAS ne sont pas encore arrivés en Italie qu'une première opération nommée Galia est déjà planifiée. Le 20 décembre, trente-trois SAS sont largués au Nord de La Spezia pour harceler les lignes de communication ennemies en coopération avec les partisans et fixer le maximum de troupes. L'objectif est de faciliter la tâche du 5th US Corps qui doit passer à l'offensive. Une neige épaisse recouvre les hauteurs autour de Rossano, mais la population est totalement acquise aux Alliés. L'équipe Galia collecte des informations sur les faits et gestes des unités allemandes opérant dans leur secteur, mettant en outre hors de combat 150 soldats ennemis et 25 véhicules.

Le 26 décembre, la 148. Infanterie Division appuyée par des éléments de la 4e division de montagne Monte Rosa et de la San Marco ont lancé une offensive contre les positions tenues par les soldats inexpérimentés de la

92nd USID Buffalo. Le front s'effondre sur environ 20 kilomètres. Le commandement allié doit envoyer en urgence deux brigades de la 8th Indian Division pour colmater la brèche et empêcher l'ennemi de fondre sur le port de Livourne. Il est décidé d'envoyer un détachement SAS en arrière de la ligne Gothique pour faire croire aux Allemands à la présence d'une brigade aéroportée sur leurs arrières et perturber l'approvisionnement de la 16. Panzer Division. Dans la nuit du 26 au 27 décembre, le *Captain* Bob Walker-Brown et trente-quatre SAS sont largués près de Rossano, dans des conditions météorologiques si mauvaises qu'un des avions s'écrase en montagne. Les parachutistes instruisent et arment une cinquantaine de partisans, puis portent leurs premières attaques le 30 décembre contre des véhicules circulant sur la route Gênes-La Spezia. Le 1er janvier, ils bombardent au mortier la ville de Borghetto di Vara. De nombreux convois et véhicules isolés tombent dans les embuscades dressées par les Britanniques au cours de semaines suivantes. Les SAS se déplacent à pied et utilisent des mulets pour transporter le matériel lourd et les mortiers. Le ravitaillement est irrégulier en raison du manque de la rareté des zones de parachutage. Les hommes souffrent particulièrement du froid, mais leur tactique agressive s'avère très efficace. Le commandement allemand estime que 400 parachutistes opèrent impunément sur ses arrières. Près de 6 000 hommes sont lancés à leurs trousses. Walker-Brown décide de mettre un terme à la mission le 10 février et, huit jours plus tard, les SAS sont en sécurité.

Une équipe de 12 hommes à ski est parachutée le 17 février au nord de Vérone avec pour mission de faire sauter la voie de chemin de fer menant au col du Brenner situé à 1 372 mètres, un des rares points de passage entre l'Italie et l'Autriche. En cas de réussite, Cold Comfort porterait un sérieux coup à la Wehrmacht. Malheureusement, les hommes et le matériel sont dispersés lors du saut. Or, dans le secteur, l'équipe du *Captain* Litteljohn ne peut guère compter sur le soutien de la population, germanophone. Les SAS passent l'essentiel de leur temps à se cacher et ne reçoivent aucun renfort. Après la capture et l'exécution de Littlejohn et du *Corporal* Crowley, l'ordre d'évacuation est finalement donné le 31 mars.

Blimey est la dernière mission des SAS en Italie. Vingt-quatre membres du 2nd SAS commandés par le *Captain* Alan P. Scott sautent sur la

vallée de Rossano en Toscane le 6 avril 1945 pour appuyer la dernière offensive alliée contre la ligne Gothique. Les parachutistes, lourdement armés, sont censés harceler l'ennemi aux côtés des partisans très actifs dans la région. L'opération commence sous les meilleurs auspices, mais l'inexpérience des officiers et leur manque de pugnacité obèrent toutes ses chances de réussite, tout en préservant les effectifs.

Après un séjour en Grèce, le *Major* Farran est quant à lui appelé en Italie pour remplacer Rooney qui s'est blessé lors d'un saut en parachute. Le nouveau commandant du No 3 Squadron se montre plus ambitieux et il envisage de déployer son squadron sur une vaste échelle. Quarante hommes sont parachutés entre La Spezia et Bologne le 4 mars 1945. Le principal instigateur de l'opération Tombola est autorisé à accompagner ses hommes jusqu'au parachutage, avec l'ordre strict de ses supérieurs de ne pas sauter. Il « tombe accidentellement » de l'appareil en observant le largage. Farran et ses hommes sont accueillis par l'officier de liaison du SOE Michael Lees. Le major prend contact avec le Commando Unico, regroupant pas moins de quatre brigades de partisans et crée une unité combattante placée sous son contrôle. Le Battaglione Alleata regroupe autour de son détachement, des partisans de tout bord politique et des déserteurs russes. Le bataillon dispose de sa propre artillerie : un obusier de 75 mm et plusieurs canons italiens de 45 mm. Les Italiens portent un insigne inspiré de celui du SAS et adopte leur devise « Chi osa vince ».

Le 26 mars au petit matin, paras et résistants attaquent au son de la cornemuse les villas Calvi et Rossi abritant le quartier général du 51. Gebirgs Korps situé près d'Albinea. La résistance de la garnison allemande empêche les assaillants de prendre le contrôle des étages. Les deux bâtiments sont incendiés et le chef de l'état-major est tué. Côté SAS, trois hommes sont tués et plusieurs blessés, dont Lees. Farran, qui a volontairement désobéi aux ordres du 15th Army Group en lançant cet assaut, sera vivement critiqué par la suite, mais son choix a permis de tester ses alliés au combat et de se montrer crédible à leurs yeux, alors même que les Allemands étaient sur le point de lancer une opération contre les partisans. Cet officier de grande valeur sortira indemne de cette affaire. Le bataillon est encore attaqué à plusieurs reprises les jours suivants le raid, mais à chaque fois, les Allemands sont repoussés avec de lourdes pertes.

Début avril, Farran est informé d'une offensive imminente de la 5th US Army. Il décide de faire mouvement en direction de Modène pour aider les partisans locaux. Le Battaglione Alleata, réparti en quatre colonnes, descend vers la plaine avec ses armes lourdes transportées à dos de mulets. À bord de leurs jeeps armées, les SAS engagent avec un succès certain les formations ennemies le long de la route Florence-Modène. Le terrain n'offrant aucun couvert, les mortiers et l'obusier de 75 mm font merveille. Le 20 avril, le succès de l'offensive américaine persuade le *Major* Farran de s'emparer de Reggio. Après un pilonnage d'artillerie, les colonnes mêlant SAS et partisans pénètrent dans la ville sans coup férir. Les troupes allemandes et fascistes ont fui la place, pensant avoir à faire avec une avant-garde américaine. Deux jours plus tard, suite à la libération de Bologne, les obus s'abattent sur les troupes allemandes traversant le pont Sassuolo. Peu après, les SAS reçoivent l'ordre de cesser les opérations. Un convoi bigarré mêlant jeeps, voitures civiles et camions de prise rejoint Florence mettant ainsi un terme définitif à la seconde campagne d'Italie du Special Air Service.

DERNIERS ENGAGEMENTS AUX PAYS-BAS

Les B et C Squadrons du 1st SAS passent les deux premiers mois de l'année 1945 à Anvers. Si l'issue du conflit ne fait plus aucun doute, l'Allemagne continue de semer la mort et la destruction. Chaque jour, des fusées V2 s'abattent sur la ville, causant d'effroyables destructions. Les Britanniques participent aux recherches des victimes dans les décombres.

Le 21st Army Group de Monty se prépare quant à lui à déclencher sa dernière offensive en direction du Nord de l'Allemagne. La 1st Canadian Army, qui couvre le flanc gauche, est chargée de nettoyer la Hollande occidentale et la bande côtière jusqu'au fleuve Weser. En mars 1945, le *Brigadier General* Belchem, chef des opérations du 21st Army Group, sollicite Calvert pour aider le 2nd Canadian Army Corps à nettoyer la Frise. Calvert propose d'engager un bataillon du 5th SAS (opération Larkswood), les deux bataillons français (opération Amherst) et un squadron du 2nd SAS (opération Keystone). Les plans d'opération sont mis sur pied en moins

d'une semaine. Les plans définitifs sont approuvés le 4 avril par l'état-major canadien.

Le 5th SAS Regiment est envoyé le jour même à Coervorden pour prêter main-forte à la 4th Canadian Armoured Division. Un squadron de commandement et deux squadrons de combats équipés de cinquante jeeps blindées sont déployés. Le *Major* Blondeel lance des patrouilles offensives le long des itinéraires suivis par les blindés canadiens.

Les paras français ont de leur côté reçu pour mission de s'emparer des aérodromes de Leenwarden, Helve et Steenwijk, mais surtout d'empêcher les Allemands de détruire les ponts routiers et ferroviaires afin de faciliter la progression des unités blindées canadiennes qui doivent les rejoindre sous 48 heures. Leurs actions doivent semer la plus grande confusion possible sur les arrières de l'ennemi en créant un maximum d'insécurité et empêchant l'établissement de nouvelles lignes défensives le long des canaux. Informés de l'opération à « *Mushroom farm* » dans l'Essex, ils reçoivent le 6 avril l'ordre d'opération rédigé par le *Colonel* Prendergast, l'adjoint de Calvert. Le 7 avril, 47 bombardiers Short Stirling décollent des pistes de Dunmow, Shepgrave et Rivenhall à la nuit tombée avec 700 paras à bord. Ces derniers ont emporté le strict minimum avec eux, des armes légères et des rations pour deux jours. Les SAS vont opérer par sticks de 15 hommes, pouvant se diviser en deux équipes. Pour la première fois – et sans en être informés –, ils vont être largués à haute altitude (600 mètres), l'utilisation de nouveaux radars terrestres étant censée améliorer la précision des largages. Quelques heures plus tard, les 3rd et 4th SAS Battalions sont parachutés au-dessus de la province de Drenthe, entre Meppel et Groningen, accompagnés de poupées-leurres pour augmenter la confusion de l'ennemi. La majorité des sticks se retrouvent à plusieurs dizaines de kilomètres de leurs dropping zones ; beaucoup d'hommes se blessent à leur arrivée au sol. Onze jeeps armées et leurs équipages sont ensuite largués par des Halifax. Les SAS, une fois regroupés, parviennent à tenir plusieurs ponts importants. Ils lancent des raids meurtriers contre les unités allemandes en pleine retraite. Néanmoins, deux sticks dénoncés par des sympathisants nazis sont encerclés et exterminés. Les troupes canadiennes, bloquées à Coeverden, tardent à faire leur jonction avec les SAS : le 21 avril, des paras se battent encore en Hollande. Les pertes

allemandes qu'ils ont accasionnées sont estimées à plus de 600 hommes, tandis que les bataillons français déplorent 33 morts et 60 blessés. Soixante-sept prisonniers sont envoyés au *Marineinterniertenlager*, un camp d'internement destiné aux marins des marines marchandes situé au Nord-Est de Brème.

À partir du 8 avril, le 5th SAS est attaché à la 1st Polish armoured Division de Maczeck. Sa mission est de capturer le pont enjambant le Hoogeveensche Vaart à Oosterhesselen. Il tombe le lendemain entre leurs mains. Les SAS belges rejoignent ensuite leurs camarades français opérant dans la région de Westerbork et rapatrient leurs blessés vers les lignes alliées avant de repartir vers le Nord-Est en direction de Winshoten. La tâche des équipages n'est pas aisée dans cette région plate et marécageuse. Ils sont fréquemment pris à partie par des soldats armés de Panzerfaust et des tireurs isolés. Ils sont stoppés aux abords du pont Veele. Après 4 heures de combat et au prix de trois des leurs, ils parviennent à déloger les soldats de la Kriegsmarine assurant la garde de l'ouvrage et établissent une fragile tête de pont sur l'autre rive en traversant le fleuve à la nage. La construction d'un pont par le Génie dans le courant de la nuit leur permet de récupérer leurs jeeps et de poursuivre leur progression. Après avoir réduit plusieurs foyers de résistance, ils viennent buter contre des positions défensives établies le long du canal PekeL-Aa. Le pont menant à Winshoten est intact, mais des mitrailleuses bien placées en interdisent la traversée. Le capitaine Van der Heyden ayant été gravement blessé, Mike Calvert se rend sur place en avion pour évaluer la situation et demande l'intervention de l'aviation pour détruire le bâtiment où sont retranchés les Allemands. Trente minutes plus tard, les chasseurs-bombardiers Typhoons écrasent l'objectif à la roquette et au canon. Les jeeps franchissent le pont, dissimulées par un écran de fumée dressé par l'artillerie et repoussent sans difficulté les derniers défenseurs.

Les parachutistes belges remontent vers la mer du Nord pour s'emparer des ports. Ils passent sous le commandement de la 2nd Canadian Armoured Brigade le 23 avril 1945, et sont sont chargés de nettoyer la région située au Nord du canal Kusten pendant que les blindés canadiens poussent en direction de Wilhelmshaven. La route menant à Godensholt est semée d'embûches, mais la localité est finalement prise d'assaut le 30 avril

avec le concours d'éléments du 1st SAS et de quelques chars canadiens. La conquête de Grabstede, quelques jours plus tard, se solde par six blessés et deux tués dans les rangs des SAS.

L'opération Keystone vise à semer la confusion au sud du Zuyderzee et de s'emparer des ponts du canal Apeldoorn. Le squadron du *Major* Grant Hibbert a été choisi pour diriger la mission. Le *Captain* Holland et une soixantaine d'hommes sont parachutés sur une DZ préparée à l'avance par une équipe avancée le 11 avril, mais aucun renfort en hommes et en véhicules ne va pouvoir être acheminé en raison du mauvais temps. En dépit de leur faible effectif, les patrouilles britanniques infligent des pertes non négligeables à l'ennemi. Une colonne de dix jeeps aux ordres du *Major* Henry Druce, partie d'Arnehm, permet d'accentuer la pression sur les lignes de communication allemande. Le 19 avril, les SAS regagnent Nimègue.

L'HALLALI EN ALLEMAGNE

Le 8 février, Eisenhower repart à l'offensive entre Meuse et Waal. Les divisions alliées viennent border la rive gauche du Rhin de Cologne à Nimègue. Les défenses du Reich s'arcboutent sur ce dernier rempart naturel. Tous les ponts ont été détruits par les troupes allemandes en retraite, mais le 7 mars, le pont Luddendorff, un pont de chemin de fer situé à Remagen, est découvert intact par la 9th US Armoured Division, permettant aux Américains de prendre pied sur la rive droite. Le 21st Army Group ainsi renforcé est engagé dans l'opération Plunder. Le 23 mars au soir, après un puissant barrage d'artillerie, quatre divisions britanniques et américaines ainsi qu'une unité commando traversent le Rhin dans des véhicules amphibies LVT Buffalo et dans des bateaux d'assaut, près de Wesel et de Rees. Le lendemain matin, 1 590 avions de transport larguent au-delà du fleuve les paras de la 17th US Airborne et de la 6th British Airborne, près des villes de Wesel et d'Hamminkeln, afin de s'emparer des ponts et sécuriser l'*hinterland* (opération Varsity). L'opération est un succès mais 440 appareils sont abattus ou gravement endommagés. En fin d'après-midi, les troupes terrestres et aéroportées effectuent leur jonction et consolident les têtes de pont de la rive droite. Une nouvelle fois, le Special Air Service est sur le pied de guerre.

Quelques jours plus tôt, deux squadrons appartenant aux deux régiments britanniques ont quitté l'Essex pour se rendre sur les docks de Londres. Le *Lieutenant Colonel* Brian Franks en assure le commandement. La Frankorce participe à l'opération Archway se déroulant en marge de l'opération Varsity. Les A et D squadrons du *Major* Poat et le squadron du *Major* Power sont scindés en cinq groupes commandés par Tonkin, Fraser, Muirhead, Mackie et Miller. La force compte quatre cents hommes et soixante-quinze jeeps. Certaines en plus d'être blindées, disposent d'un mortier de 3 *inches*. Un train de camions assure la logistique. Une seconde opération nommée Gerrard, prévoyant l'envoi de 200 hommes du 3rd SAS dans la région de Hanovre et d'Osnabrück, est annulée.

Les Buffalos transportant la Frankforce accostent près de Bislich le 25 mars en fin de matinée. Les SAS traversent en jeeps la ville de Wesel réduite en ruines par les bombardements et font leur jonction avec les paras de la 6th British Airborne. Ils ont remplacé leurs coiffes amarante parles bérets noirs de tankistes pour ne pas être exécutés en cas de capture ; les mentions faisant référence à l'unité ont été effacées des livrets de solde. Reg Seekings, Johny Cooper, Jeff du Vivier et Bill Fraser, les anciens du L Detachment font partie de l'expédition.

Ils effectuent des reconnaissances vers le Nord-Est et tombent sur de nombreux points de résistance où se trouvent mêlés des parachutistes, des SS prêts à se battre jusqu'au bout, mais surtout des hommes âgés du Volksturm et des gamins fanatisés issus des Jeunesses hitlériennes. Le *Major* Fraser est blessé en tentant d'attaquer un fort parti adverse retranché dans un bois. Son groupe expérimenté réduit au silence les nids de résistance les uns après les autres, tuant dix Allemands et en capturant 32. Les SAS servent ensuite d'avant-garde aux 7th et 11th Armoured Divisions, opérant jusqu'à 100 kilomètres en avant des unités blindées. Ces longues missions sont exténuantes ; les hommes dorment et se ravitaillent dans les fermes.

Le groupe de Ian Wellsted est pris à parti par deux blindés de reconnaissance allemands à proximité du village de Scheernen. Les obus de 20 mm et les rafales de mitrailleuses mettent à mal les jeeps, dont le blindage ne résiste pas. L'une d'entre elles explose après qu'un obus a transpercé un de ses réservoirs d'essence. Les blessés gisent sur le sol ;

Wellsted est lui-même touché aux deux jambes en tentant d'en secourir un. Heureusement, les automitrailleuses de l'Inns of Court Regiment arrivent à la rescousse et musellent les blindés ennemis. Les SAS ont perdu trois des leurs en quelques minutes. Cinq autres sont blessés.

Les rôles se sont inversés sur le territoire allemand. Les hommes du Special Air Service sont attendus partout où ils passent. Les zones boisées, les carrefours, les habitations isolées et les villages sont propices aux embuscades. Les jeunes fanatiques armés de Panzerfaust sont la hantise des équipages alliés.

Le 12 avril, une équipe du 2nd SAS découvre un petit camp exhalant une puanteur insoutenable. À l'intérieur, au milieu d'immondices, une dizaine de prisonniers agonisent. Les libérateurs apprennent qu'un camp plus important se trouve à quelques kilomètres au Nord. Trois jours plus tard, une patrouille du 1st SAS tombe sur le lugubre camp de Bergen Belsen, perdu au milieu d'une forêt de pins. Derrière les tours de guet et les hautes clôtures de fils barbelés, des silhouettes décharnées errent en silence au milieu des baraquements de bois. Des centaines de cadavres jonchent le sol boueux et les fossés. Sur les militaires britanniques se posent des regards fixes et fiévreux, sans expression. L'horreur est à son paroxysme. Les SAS bouleversés se défont de leurs vestes et distribuent leur nourriture aux prisonniers à travers les fils barbelés. Le commandant SS du camp, Josef Kramer, et le docteur Fritz Klein sont immédiatement arrêtés. Les gardiens hongrois et allemands sont réquisitionnés pour transporter les corps et garder les entrepôts de nourriture. Certains seront abattus par les prisonniers affamés. Les SAS sont rejoints dans l'après-midi par des artilleurs de 63rd Anti-Tank Regiment de la 11th Armoured Division. Cinquante-trois mille prisonniers, gravement malades pour la plupart, se trouvent encore dans l'enceinte du camp. Près de 13 000 déportés trop affaiblis ou atteints du typhus vont mourir au cours des semaines qui suivent. Une fois évacué, Bergen Belsen sera brûlé à l'aide de lance-flammes pour éviter la propagation de l'épidémie ; les tortionnaires seront déférés devant la justice.

La Frankforce poursuit son périple à travers l'Allemagne du Nord. La résistance ennemie faiblit au fil des jours. À la seule vue des jeeps surarmées, les derniers défenseurs du Reich lèvent les bras en signe de

reddition. Une division entière se rend ainsi à Tonkin. Les colonnes motorisées traversent l'Elbe et s'enfoncent profondément en territoire ennemi, avec pour objectif d'atteindre les ports de Lübeck et de Kiel dans la Baltique avant les Soviétiques, afin que les équipes de la Force T, qui se sont jointes à eux, puissent récupérer le maximum d'informations sur le matériel militaire allemand, en particulier les fameux U-Boote XXI dont plusieurs unités sont en cours de fabrication dans les chantiers navals.

Les B et C Squadrons du 1st SAS ont eux quitté l'Angleterre le 6 avril pour participer à l'opération Howard. Il revient à Paddy Mayne de les mener une dernière fois au combat. Il se voit assigner la tâche d'accompagner la progression de la 4th Canadian Armoured Division vers Oldenburg. Partis de Meppen, les deux squadrons doivent avancer sur deux axes parallèles pendant 70 kilomètres en réduisant les foyers de résistance qu'ils rencontreront. Une patrouille de trois jeeps du B Squadron tombe dans une embuscade à l'approche de Borgerwald. Les équipages, vulnérables aux tirs de flanquement, s'éjectent des véhicules pour se mettre à couvert dans un fossé. L'ennemi solidement retranché interdit tout passage. Le *Major* Bond et son mitrailleur tentent une approche en jeep, mais les tirs les obligent à se jeter à leur tour dans le fossé. Informé par radio de la situation, Mayne rejoint le secteur à pied, suivi de son chauffeur. L'officier vide plusieurs chargeurs de FM Bren sur les habitations et le bois. Calmement, il se met au volant d'une jeep et demande au *Lieutenant* Wood de grimper à l'arrière pour servir la mitrailleuse Cal.50. Ils se dirigent à vive allure vers le lieu de l'embuscade et embarquent les rescapés. Cette action d'éclat vaut à Mayne de recevoir une quatrième barrette à sa DSO. Les deux squadrons livrent encore quelques rudes combats avant d'arriver à Oldenburg le 3 mai. C'est à ce moment que l'unité reçoit l'ordre de regagner Dixmude avant de repartir pour la Grande-Bretagne. Les jeeps, des voitures Mercedes et BMW de prise remplies de souvenirs de guerre font alors mouvement vers la Belgique. Le 8 mai, ils apprennent la capitulation de l'Allemagne.

Épilogue

En quatre ans, le Special Air Service a accompli dans l'ombre un travail tout à fait remarquable. Si l'unité a perdu 330 des siens, elle a infligé 7 733 pertes à l'ennemi et capturé 23 000 hommes. Le bilan matériel est édifiant : 301 avions, 761 véhicules, 23 dépôts et 8 ponts ont été détruits. Les dégâts occasionnés aux infrastructures et aux voies ferroviaires sont également remarquables.

Depuis le mois de novembre 1944, un groupe d'enquêteurs issus du SAS retournent sur les lieux d'opérations pour tenter de savoir ce qu'il est advenu de leurs camarades disparus. Si certains ont été tués au combat, d'autres sont tombés sous le coup du *Kommandobefehl*. Les enquêteurs recueillent les témoignages et battent la campagne à la recherche des dépouilles et des lieux de massacre. Trente-et-un corps de soldats ayant participé à Bulbasket sont ainsi été découverts près de Rom dans les Deux-Sèvres. D'autres sont exhumés à Gaggenau en Allemagne. Des recherches sont entreprises à Moussey pour retrouver les disparus de l'opération Loyton. Malgré le démantèlement de l'unité, la petite équipe d'investigation poursuit son travail jusqu'en 1949, grâce à l'obstination de Brian Franks et à son réseau.

Après les derniers engagements en Allemagne, le commandement allié confie à la SAS Brigade une dernière mission de contre-espionnage visant à maintenir l'ordre et à rechercher les responsables nazis grâce aux renseignements fournis par des informateurs et par des délations. Une vingtaine d'équipes motorisées du 5th SAS Belgian Regiment sillonnent le Nord de l'Allemagne pendant six semaines avec les hommes de la Field Security Police, à la recherche des criminels de guerre nazis dont les noms figurent sur la liste établie par la commission interalliée. Le sergent Jacques Goffinet met la main sur le ministre des Affaires étrangères Joachim von Ribbentrop à Hanovre. Tous les membres du gouvernement de Dönitz sont arrêtés à Flensburg par des hommes du B Squadron. Alfred Rosenberg, le

théoricien du nazisme, et le *General* von Schaumburg, commandant le *Gross Paris*, font partie de leurs plus importantes prises.

Calvert a rapellé à la hâte ses deux régiments britanniques afin de les envoyer sur un nouveau théâtre d'opération. Depuis plusieurs semaines, il travaille avec son état-major à préparer leur transfert en Norvège, selon une idée en germe depuis septembre 1944. Quatre cents hommes ont ainsi été formés à la pratique du ski et à la guerre en haute montagne. L'opération Apostle n'est cependant pas une véritable mission de guerre puisqu'il s'agit de désarmer les forces allemandes présentes dans le pays, estimées à 300 000 hommes. Les SAS arrivent à Tilbury le 10 mai. En quelques jours, ils sont entièrement rééquipés et, dès la fin du mois, ce sont 760 hommes et 250 véhicules qui débarquent à Stavanger pour regrouper les prisonniers dans les camps prévus à cet effet. Ils tentent également d'appréhender les membres de la Gestapo et de la SS, mais leur tâche n'est pas aisée. Ils parviennent toutefois à arrêter le Dr Weimann, le chef du SIPO-SD de Bergen. Les SAS découvrent des bases navales et aériennes intactes dont les personnels n'ont pas pris conscience de leur nouveau statut de vaincus.

Au terme de ces missions, pour la première fois depuis longtemps, les combattants goûtent un repos bien mérité. Tous pensent que ces quelques mois ne sont qu'un intermède avant la dissolution définitive de la force spéciale. Calvert fait tout pour qu'elle soit engagée en Extrême-Orient. Il est aidé dans sa tâche par David Stirling, fraîchement libéré de la forteresse de Colditz. Ce dernier envisage de créer une nouvelle brigade en amalgamant le 2nd SAS, un régiment OSS et d'anciens compagnons de captivité pour mener des opérations en Mandchourie. Cependant, la capitulation japonaise fait avorter son projet.

Les deux régiments SAS quittent la Norvège à la fin du mois d'août. La brigade est démantelée au cours des semaines qui suivent. Comme bon nombre d'unités, les deux régiments SAS britanniques sont dissous le 5 octobre 1945. Quelques hommes sont envoyés en Grèce pour participer à l'indemnisation des Grecs ayant aidé les Alliés pendant le conflit, mais le déclenchement de la guerre civile les amène à former des commandos grecs à la lutte anti-guérilla. D'autres opèrent au sein d'unités spéciales en Palestine contre les groupes armés sionistes.

Le Special Air Service a vécu. Les hommes sont renvoyés vers leurs unités d'origine. Cette transition brutale est mal vécue par la majorité des hommes et des officiers qui ne retrouvent pas leurs grades. Avec la démobilisation, les anciens SAS doivent affronter une épreuve pour laquelle ils n'ont jamais été préparés, le retour à la vie civile. Les hommes ayant rallié la force spéciale sur le tard ont beaucoup moins de difficulté à se réinsérer que les premiers compagnons d'armes de Stirling. Ces quatre années de guerre ont marqué durablement les esprits et provoqué de profonds traumatismes. Certains, Jeff du Vivier ou Harry Poat, réussissent à reprendre le cours d'une vie normale. Brian Franks commande le bataillon SAS de réserve de 1947 à 1950, puis se reconvertit dans l'industrie hôtelière. Il termine sa carrière à la tête du *Hyde Park Hotel*. D'autres ont maille à partir avec la justice comme Bill Fraser qui écope de trois ans de prison pour cambriolage. Johnny Cooper et Bob Bennett rempilent et servent en Malaisie puis au Yémen. Au sortir de la guerre, Paddy Mayne, John Tonkin et Mike Sadler participent à une expédition sur les îles Falklands. Paddy l'Irlandais retourne ensuite vivre à Belfast pour devenir secrétaire de la *Law Society of Northern Ireland*. L'ancien sportif, amoindri physiquement, y vit replié sur lui-même. Son penchant immodéré pour la boisson est notoire. Il meurt dans un accident de voiture en 1955. Nommé officier de l'Empire britannique, David Stirling s'installe quant à lui en Rhodésie du Sud. Il reste lié aux services secrets de sa Majesté et continue de coopérer avec le Special Air Service Regiment. À son retour en Grande-Bretagne au début des années 1960, il s'implique dans l'affaire du Yémen et fonde une société de sécurité. Son frère William fait une belle carrière dans le monde des affaires et passe son temps libre entre le berceau familial de Keir et l'Afrique.

En Grande-Bretagne, les anciens SAS et Stirling poussent à la création d'une force spéciale capable d'opérer derrière les lignes ennemies et formée à la lutte anti-guérilla. Un bataillon SAS de réserve, le 21st Battalion, The Special Air Service Regiment (Artists Rifles) est ainsi créé le 8 juillet 1947. L'insurrection communiste en Malaisie oblige l'armée britannique à créer les Malayan Scouts (SAS) en 1950 sous l'égide du *Brigadier General* Mike Calvert, ancien commandant de la SAS Brigade. Les succès de cette unité vont ouvrir la voie à la formation du 22 Special Air Service (22 SAS)

« Artist Rifles » comprenant un état-major et quatre squadrons – dont un Néo-Zélandais –, soit environ 600 hommes. Le 22 SAS passe neuf années à lutter contre les partisans malais. Un second bataillon de réserve, le 23 Special Air Service (23 SAS) voit le jour en 1959. Les SAS vont intervenir au sultanat d'Oman et Mascate de 1958 à 1959, sur l'île de Bornéo lors de la Konfrontasi de 1963 à 1966, à nouveau à Oman de 1970 à 1976 lors de la guerre du Dhofar, ainsi qu'au Kenya et au Yémen. L'engagement de l'unité dans le conflit irlandais pour résoudre le problème de l'Irish Republican Army (IRA) est largement critiqué, en raison de bavures ayant provoqué la mort de civils. Ces actions sont restées en grande partie méconnues du grand public, l'engagement des hommes du SAS relevant du secret défense. Le gouvernement britannique en vient même à nier leur existence, ou du moins leur implication. Cependant, l'assaut mené par le SAS pour libérer les otages de l'ambassade d'Iran à Londres le 30 avril 1980 les place sous les feux des médias du monde entier. En 1982, deux des quatre squadrons du Special Air Service sont engagés dans la reconquête des Malouines. Ils accomplissent des missions audacieuses sur les arrières de l'armée argentine, allant même jusqu'à s'infiltrer sur une base aérienne de Pebble pour détruire onze avions ennemis. De la Yougoslavie à l'Afghanistan, en passant par l'Irak, le Special Air Service a continué à démontrer toute sa valeur en déployant un large éventail de compétences.

En Belgique et en France, l'esprit SAS s'est dilué au fil des dissolutions et des remaniements d'unités. Le 5th Belgian SAS Regiment et les 3rd et 4th SAS sont reversés dans leurs armées respectives en octobre 1945. Le régiment belge est renommé 1er régiment de parachutistes (1 PARA). Il sert au sein du Corps de volontaire pour la Corée de 1950 à 1954. Il conserve une indépendance d'action et est utilisé comme une unité mobile parachutiste jusqu'en 1952, date à laquelle il est rattaché au régiment para-commando. Six bataillons sont formés, mais le 1er bataillon reste le seul dépositaire des traditions du régiment originel jusqu'à sa disparition en juillet 2011, après 59 années de bons et loyaux services. L'emblème, le drapeau et l'insigne ont été transmis aux Forces spéciales belges.

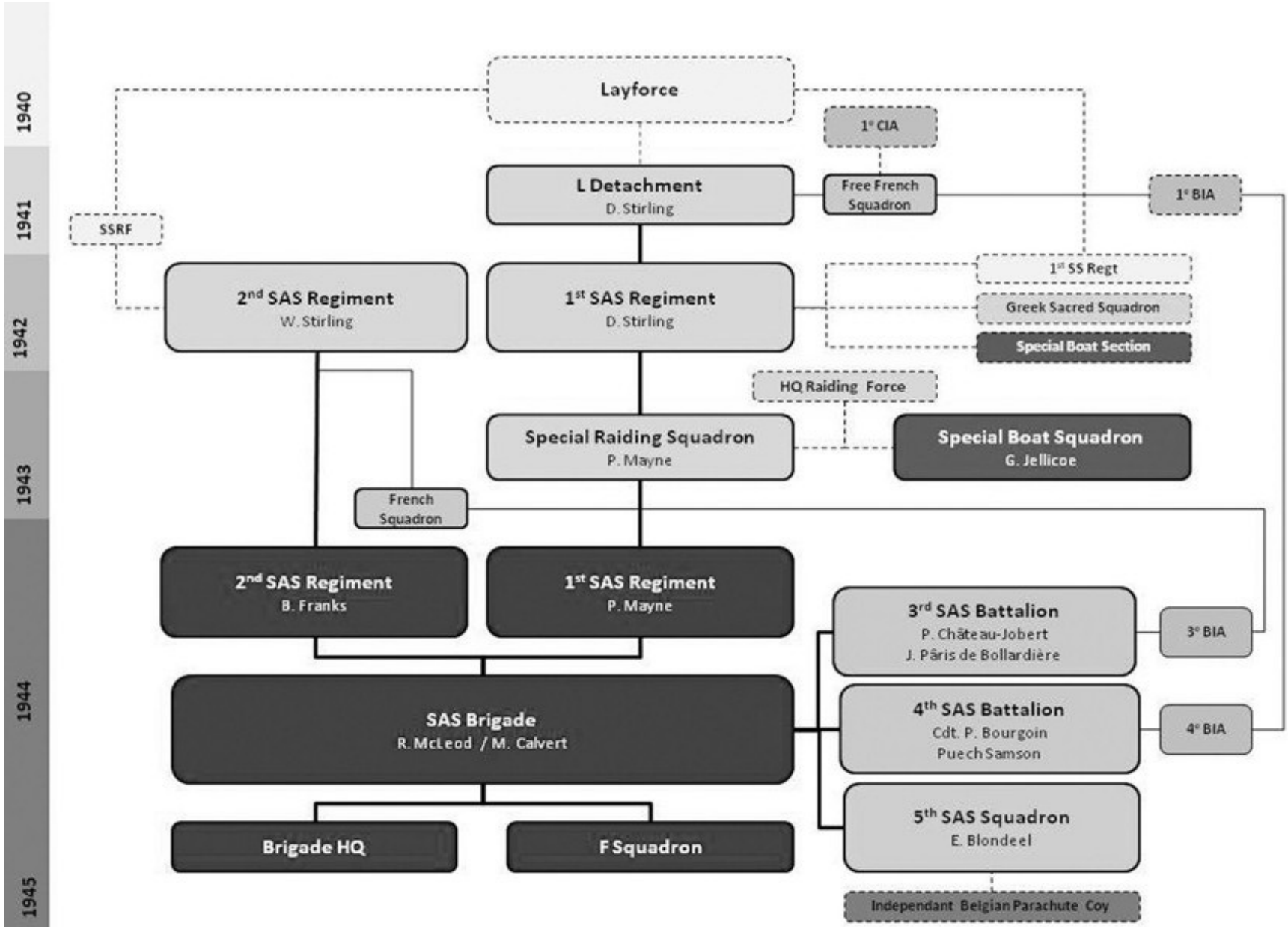
Les 2e et 3e régiments SAS reviennent dans le giron de l'armée française. Calvert leur remet leurs fanions ainsi qu'un chapeau de Napoléon

et un de Wellington en signe d'amitié et de fraternité d'armes. Ils fusionnent pour former le 2e RCP qui s'installe à Tarbes. Le lieutenant-colonel Pâris de la Bollardière prend le commandement du nouveau régiment. Le comité de défense national ordonne ensuite la création de deux bataillons parachutistes pour servir en Indochine. Entre février et avril 1946, deux bataillons de choc sont constitués, principalement d'anciens des 2e et 3e RCP ainsi que d'anciens du 1er RCP. Ils sont rassemblés au sein de la 1ère demi-brigade de parachutistes SAS. L'unité reçoit un entraînement de type SAS et part pour l'Indochine. Les parachutistes français livrent de difficiles combats contre le Viet-Minh. Bien qu'équipés de jeeps blindées, ils sont le plus souvent utilisés comme troupes d'intervention aérotransportées. En décembre 1947, l'unité devient la 1re demi-brigade coloniale de commandos parachutistes SAS. Aujourd'hui, même si l'appellation a disparu du vocable militaire français, les soldats du 1er régiment parachutiste d'infanterie de Marine (RPIMA) sont les derniers héritiers de la tradition des parachutistes SAS de la France Libre. La devise, l'insigne et le port du béret rappellent cette filiation.

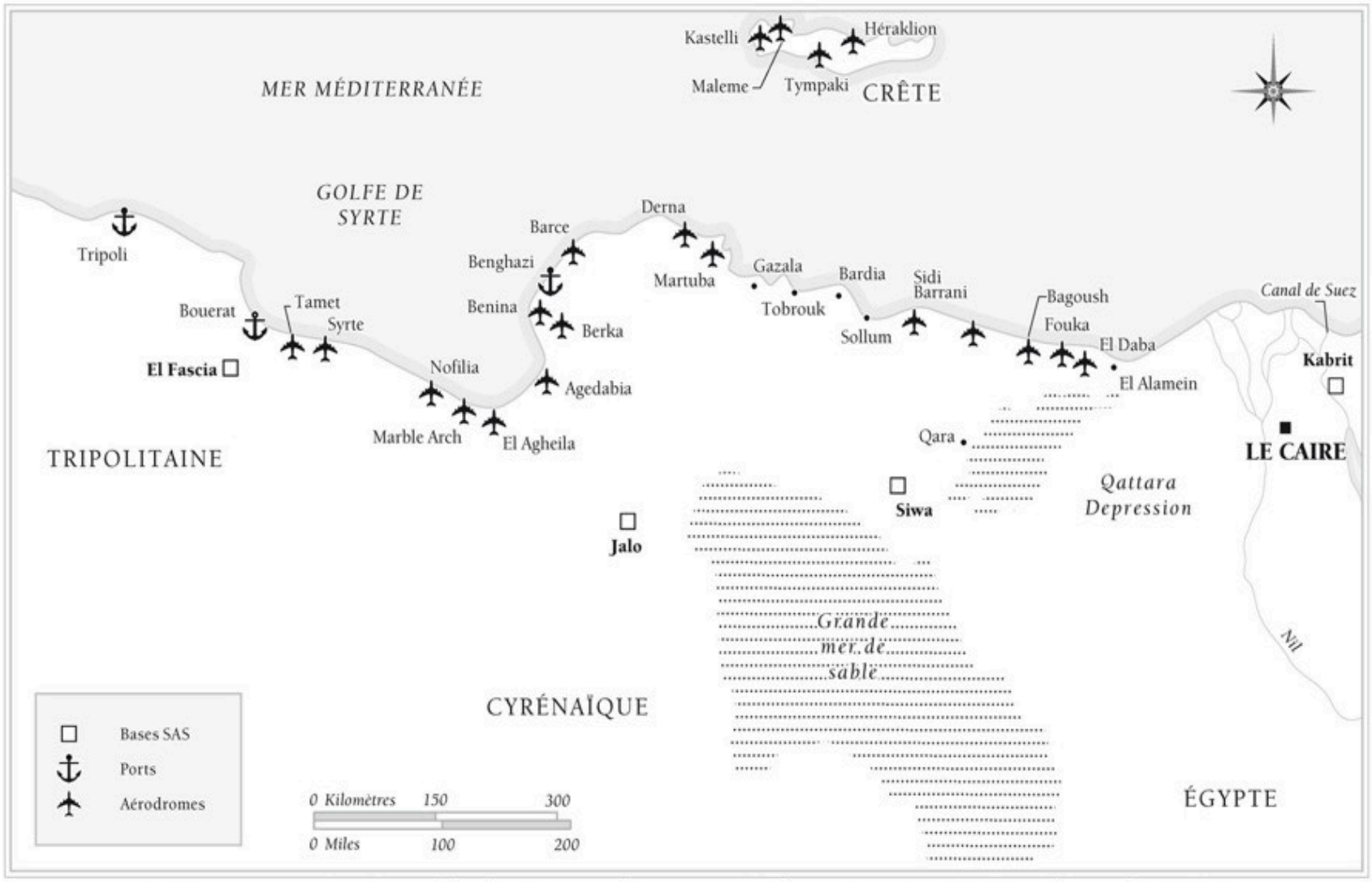
Aujourd'hui, associations de vétérans, passionnés et collectionneurs perpétuent la mémoire du Special Air Service. En Angleterre, la SAS Regimental Association fait preuve d'un grand dynamisme en ce domaine. La Belgian SAS Airborne Fund et l'Amicale SAS française, avec des moyens beaucoup plus limités, font de leur mieux pour aider les anciens et entretenir ce lien indéfectible qui les unit depuis 70 ans. Saint-Marcel, Plumelec et Sennecey-le-Grand sont devenus des lieux de mémoire incontournables. Depuis 2002, une statue en bronze représentant David Stirling trône sur une colline située près de Doon dans le Keir. Chaque année, les commémorations, les remises de décorations et les musées participent à la reconnaissance officielle de ces hommes hors du commun.

Who Dares Wins
Qui Ose Gagne

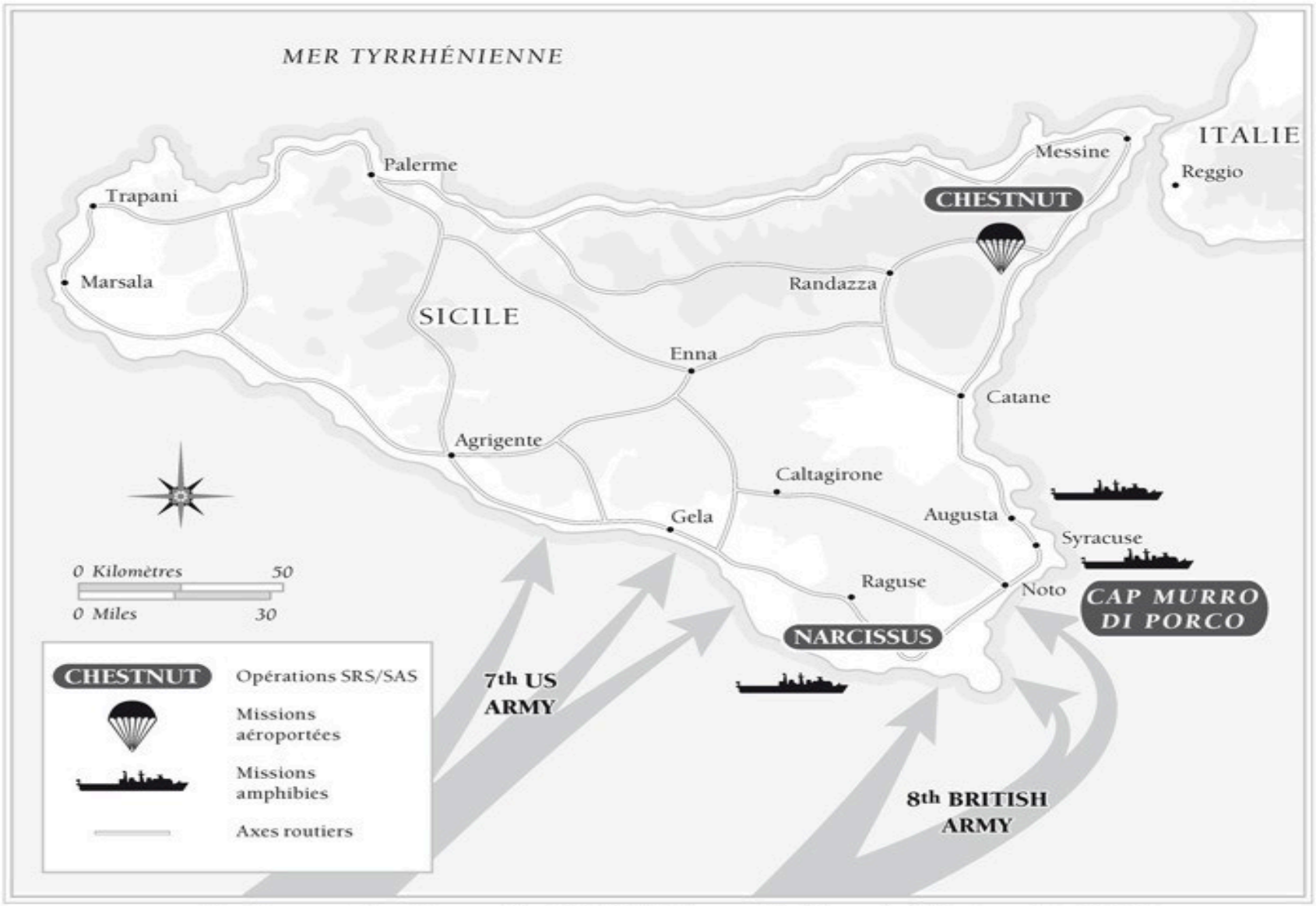
Organigramme du Special Air Service
de 1940 à 1945


1940
1941
1942
1943
1944
1945
Layforce
1e CIA
L Detachment
D. Stirling
Free French Squadron
1e BIA
SSRF
2nd SAS Regiment
W. Stirling
1st SAS Regiment
D. Stirling
1st SS Regt
Greek Sacred Squadron
Special Boat Section
HQ Raiding Force
Special Raiding Squadron
P. Mayne
Special Boat Squadron
G. Jellicoe
French Squadron
2nd SAS Regiment
B. Franks
1st SAS Regiment
P. Mayne
3rd SAS Battalion
P. Château-Jobert
J. Pâris de Bollardière
3e BIA
SAS Brigade
R. McLeod / M. Calvert
4th SAS Battalion
Cdt. P. Bourgoin
Puech Samson
4e BIA
5th SAS Squadron
E. Blondeel
Brigade HQ
F Squadron
Independant Belgian Parachute Coy

Cartes



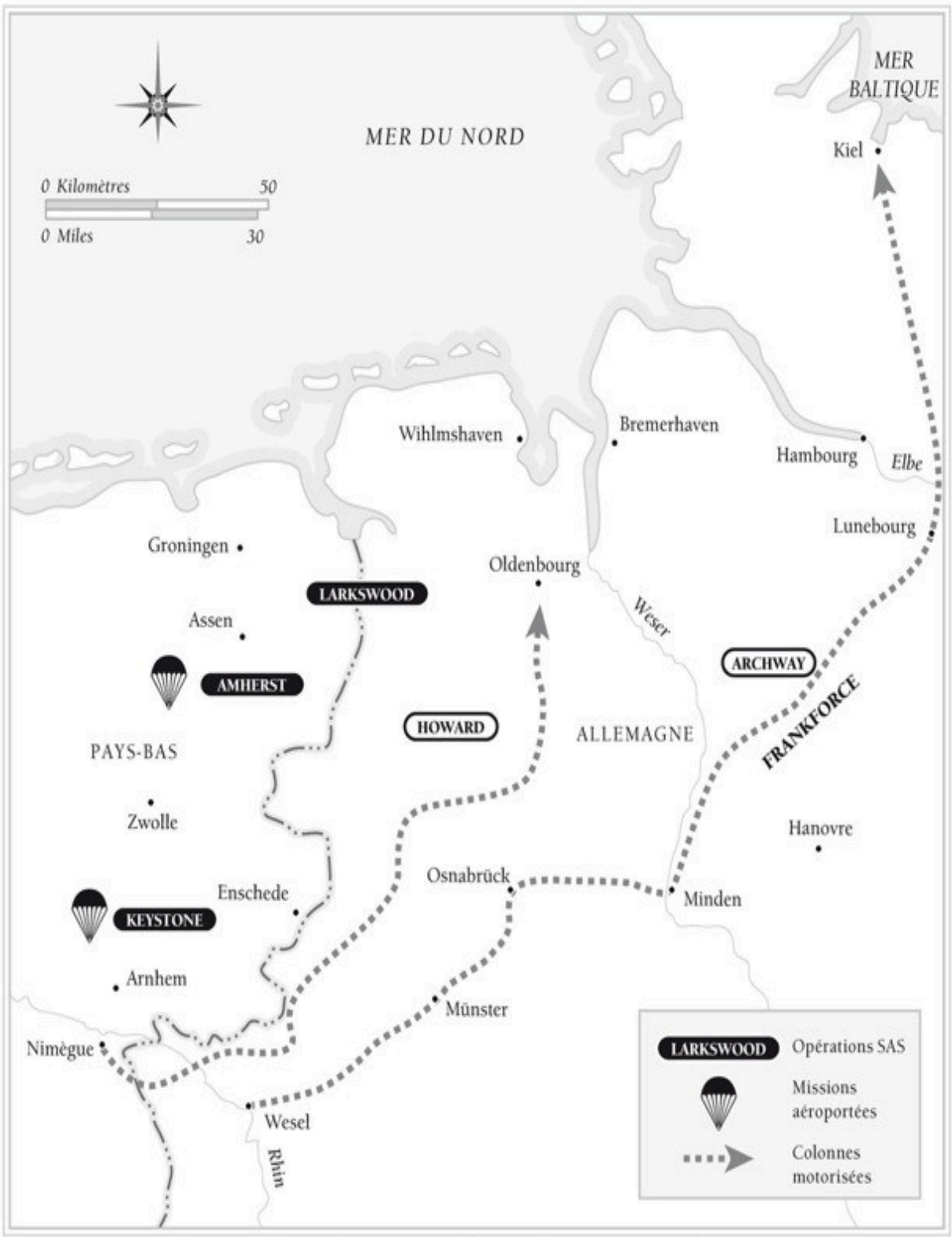
1. La zone opérationnelle du L Detachment en Libye : janvier 1941 – décembre 1943



2. *Les opérations du SRS/SAS en Sicile : juillet-août 1943*

3. Les opérations SRS/SAS en Italie : septembre 1944

4. Les opérations SAS en France et en Belgique : juin-septembre 1944



5. Les opérations aux Pays-Bas et en Allemagne : septembre 1944 – mai 1945

BIBLIOGRAPHIE

AKAR Philippe, *Parachutiste au 3e SAS. Ma guerre 1939-1945*, Saint-Cloud, Atlante, 2007.

ALMONDS Lorna, *The Story of George, 2nd Earl Jellicoe G., A British Achilles*, Leo Cooper Ltd, 2006.

BONNECARRÈRE Paul, *Qui ose vaincra. Les parachutistes de la France libre*, Paris, Fayard, 1971.

BROCHE François, CAÏTUCOLI Georges, MURACCIOLE Jean-François, *La France au combat de l'Appel du 18 juin à la victoire*, Paris, Éditions Perrin, SCÉRÉN-CNDP, 2007.

BROCHE François, CAÏTUCOLI Georges, MURACCIOLE Jean-François (dir.), *Dictionnaire de la France libre*, Paris, Robert Laffont, 2010.

BERGÉ Georges, « Commandos en Crête », *Historia Magazine*, n° 19, p. 530-532.

BOURDIER Jean, *Les Commandos du désert*, Paris, Presses de la Cité, 1977.

CAÏTUCOLI Georges, *Special Air Service, Missions de l'impossible*, Paris, Presses de la Cité, 2000.

CÉCILE Jean-Jacques, *Les SAS, commandos de sa Majesté*, Paris, Histoire & Collections, 1997.

CLOSE Roy, *In Action with the SAS : A Soldiers Odyssey from Dunkirk to Berlin*, Leo Cooper Ltd, 2005.

COWLES Virginia, *The Phantom Major : The story of David Stirling and the SAS Regiment*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2010.

DAVIES Barry, *The Complete Encyclopedia of the SAS*, Virgin Books, 1998.

DILLON Martin, BRADFORD Roy, *Rogue Warrior of the SAS : The Blair MayneLegend*, Mainstream Publishing, 2003.

DORNEY Richard, *An Active Service : The Story of a Soldier's Life in the Grenadier Guards, SAS and SBS 1935-1958*, Helion & Company, 2005.

FARRAN Roy, *Operation Tombola*, Arms & Armour, (New Ed.) 1986.

FARRAN Roy, *Winged Dagger. Adventures on Special Service*, Cassel Military Paperback, 2003.

FLAMAND Roger (Colonel), *L'Inconnu du Free French Squadron*, Paris, Éditions La Bussière, 1983.
FLAMAND Roger (Colonel), *Paras de la France libre*, Paris, Presse de la Cité, 1976.
FLAMAND Roger (Colonel), *Amherst (Hollande 1945, 3e et 4e SAS)*, Paris, Éditions Atlante, 1998.
FORGEAT Raymond, *Remember, les parachutistes de la France libre, 1940-1943*, Vincennes, SHAT, 1990.
GAUJAC Paul, *Les Forces speciales de la Libération,* Paris, Histoire et Collections, 1999.
HAMISH Ross, *Paddy MayneLt. Col. Blair 'Paddy' Mayne, 1* SAS *Regiment*, The History Press, 2011.
HARRISSON Percy, *These Men Are Dangerous : The S.A.S. at War*, Phoenix, 1999.
HASKEW Michael, *Encyclopaedia of Elite Forces in the Second World War*, Barnsley, Pen and Sword, 2007.
HANN Robert, *SAS Operation Galia*, Exeter, Impress Books, 2009.
JENNER Robin, LIST David, BADROCKE Mike, *The Long Range Desert Group 1940-1945 : New Vanguard 32*, Botley, Oxford, Osprey Publishing, 1999.
JONES Tim, *SAS Zero Hour : the secret history of the Special Air Service*, Londres, Greenhill Books, 2006.
JONES Tim, *SAS, The First Secret Wars : The Unknown Years of Combat and Counter-Insurgency,* Londres, I.B.Tauris, 2010.
JORDAN Augustin, « L'aspirant André Zirnheld », *Revue de la France Libre*, n° 59, juin 1953.
KEMP Anthony, *The SAS at War : The Special Air Service Regiment, 1941-1945*, Londres, Signet, 1993.
KENNEDY-SHAW W. B., *L.R.D.E.*, Londres, Greenhillbooks, 2000.
KESSEL Joseph, *Bataillon du ciel*, Paris, Gallimard « Folio », 1947.
LETT Brian, *SAS in Tuscany 1943-1945*, Londres, Pen & Sword Military, 2011.
LANGLEY Mike, *Anders Lassen, V.C., M.C., of the SAS*, Londres, Hodder & Stoughton Ltd, 1988.

LE MIRE Henri, *Les Paras français – La Seconde Guerre mondiale*, Nancy, Éditions Princesse, 1977.
LEWES Jock, *Jock Lewes : Co-Founder of the SAS*, Londres, Pen & Sword Books Ltd, 2000.
LIMBOSCH Gilbert Sadi, *Six amis viendront ce soir*, Londres, Nicholson & Watson, 1946.
LLOYD-OWEN David, *Long Range Desert Group*, Pen & Sward book, 2001.
MALCOLM James, *Born of the Desert : With the* SAS *in North Africa*, Londres, Greenhill Books. 2001.
MARRINAN Patrick, *Colonel Paddy : the Man Who Dared : Classic Story of Blair Mayne, Late Commanding Officer of the First Special Air Service*, Bangor, Pretani Press, 1983.
MAVIN Mortimer, *The SAS in World War II*, Oxford, Osprey Publishing, 2011.
MCCUE Paul, *SAS Operation Bulbasket : behind the lines in occupied France, 1944*, Londres, Pen & Sword Military, 2009.
MCLEAN Stewart, *SAS : The History of the Scout Raiding Squadron « Paddy's Men »*. Tunbridge Wells, Spellmount Publishers Ltd, 2005.
MILLER Frederic P, VANDOME Agnes F, MCBREWSTER John (dir.), *Special Air Service : Le Special Air Service pendant la Seconde Guerre mondiale, Opérations SAS en Bretagne, Opération Nimrod,* Mauritius, Alphascript Publishing, 2011.
MISSION SAVANNAH – in *Historia Magazine*, n° 31.
MOLINARI Andrea, *Desert raiders : Axis and Allied Special Forces 1940-1943*, Oxford, Osprey Publishing, 2006.
MONTAGNON Pierre, *Histoire des commandos 1939-1943*, Éditions Pygmalion, 2001.
MONTAGNON Pierre, *Histoire des commandos 1943-1945*, Éditions Pygmalion, 2002.
MOREMAN Tim, *Long Range Desert Group Patrolman, the Western Desert 1940-43*, Oxford, Osprey Publishing, 2010.
MORGAN Mike, *Daggers Drawn : Second World War heroes of the SAS and SBS*, Gloucestershire, Sutton Publishing Ltd., 2 000.
MORTIMER Gavin, *Stirling's Men : The Inside History of the* SAS *in World War II*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 2004.

MORTIMER Gavin, *The* SAS *in World War II : An Illustrated History*, Oxford, Osprey Publishing, 2011.
O'CARROLL Brendan, *The Barce Raid*, Wellington, Ngaio Press, 2004.
PASCUAL Fanny,*La Brigade du « special air service » pendant la Seconde Guerre mondiale : Institutions, individus, et mythes*, Histoire militaire et études de défense, Université de Montpellier, 2007.
QUILLET Jack, *Du maquis aux parachutistes SAS*, Paris, Atlante, 2008.
SCHORLEY Pete, FORSYTH Frederick, *Who Dares Wins : Special Forces Heroes of the SAS*, Oxford, Osprey Publishing, 2008.
SENÉ Florent, *Raids dans le Sahara central (Tchad, Libye, 1941-1987) : Sarra ou le Rezzou décisif*, Paris, L'Harmattan, 2012.
SHORTT James, MCBRIDE Angus, *The Special Air Service*, Londres, Osprey Military, 1996.
SOUQUET François, *Émile Bouétard. Caporal dans les Free French Paratroops*, 2006.
STEVENS Gordon, *The originals. The Secret History of the Birth of the SAS in their own words*, Londres, Ebury Press, 2006.
THOMPSON Julian, *War Behind Enemy Lines*, Londres, Sidgwick & Jackson, 1998.
WARNER Philipp, *The* SAS, Warner Books, 1983.
WELLSTED Ian, *SAS with the Maquis : In Action With the French Resistance June-September 1944*, Londres, Greenhill Books, 1994.
WINDMILL Lorna Almonds, *Gentleman Jim : The Wartime Story of a Founder of the* SAS*,* Londres, Robinson Publishing, 2002.
WINDROW Martin, SHORTT James G, MCBRIDE Angus, *The Special Air Service : and Royal Marines Special Boat Squadron*, Londres, Osprey Publishing, 1981.
WYNTER, H W, Brigadier, Public Record Office War Histories. *Special Forces in the Desert War 1940-1943*, Kew, The National Archives, 2008.

WEBOGRAPHIE

http://fflsas.org/
http://www.sasoriginals.com/
http://nationalarchives.gov.uk/
http://association-sas.chez-alice.fr

FILMOGRAPHIE

Bataillon du Ciel d'Alexandre Esway, 1947

Commandos à Rhodes (*They Who Dare*) à de Lewis Milestone, 1953.

Un taxi pour Tobrouk, de Denys de La Patellière, 1961.

Index des noms de personnes

Alexander, Harold, *Général*12345
Almonds, Jim, *Major*12345
Alston, Gordon, *Capitaine*123456789
Appleyard, Geoffrey, *Major*12
Auchinleck, Claude, *Général*12345678910111213141516171819202122232425262728
Bagnold, Ralph, *Major*1234
Bailey, *Capitaine*12
Bergé, Georges, *Capitaine*1234567891011121314
Blondeel, Édouard, dit Eddy, *Capitaine*12345
Bonnington, Charles, *Lieutenant*1234
Botella, André, *Lieutenant*123
Bouard, Jean, *Sergent Chef*123
Bouétard, Émile, *Caporal Chef*12
Bourgoin, Pierre-Louis, *Lieutenant Colonel*12345678910111213
Boutinot, Roger 123
Brooke, Alan 1
Browning, Frederik, *Lieutenant Général*1234
Brueckner, Herbert 1234
Buck, Herbert Cecil, *Capitaine*12345
Calvert, Michael, *Lieutenant Colonel*123456789
Camaret, Michel, *Lieutenant*1
Cary-Elwes, Oswald, *Major*123
Challenor, Harold 123
Château-Jobert, Pierre, dit Conan, *Capitaine*1234567
Churchill, Randolf 1
Churchill, Winston 12345678910111213141516171819202122232 4
Clarke, Dudley, *Lieutenant Colonel*123
Clausewitz, Carl von 1
Combaud Roquebrune, Guy de, *Capitaine*1234
Cooper, Johnny, *Lieutenant Colonel*12345678910111213141516171819 20
Couraud, Raymond, dit William Lee, *Capitaine*1234567891011

Crisp, Richard, *Lieutenant*[1][2][3][4]
Cumper, Bill, *Capitaine*[1][2][3][4]
De Bollardière, Jacques Pâris, *Lieutenant Colonel*[1][2]
Debefve, Émile, *Lieutenant*[1][2][3][4]
Dempsey, Miles, *Général*[1][2]
Déplante, Henri, *Lieutenant*[1][2][3][4][5][6]
Druce, Henry, dit Drake, *Major*[1][2][3][4][5]
Du Vivier, Jeff, *Sergent*[1][2][3][4][5][6][7]
Dudgeon, Patrick, *Capitaine*[1][2][3][4][5][6][7]
Duncan, G., *Capitaine*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10]
Durand, Norbert, *Lieutenant Colonel*[1][2]
Eden, Anthony [1]
Farran, Roy, *Major*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12][13][14][15][16][17][18][19][20][21][22]
Fauquet, Philippe, *Sergent*[1][2][3][4][5][6]
Fenwick, Ian, *Major*[1][2][3][4]
Fleuriot, Jean, *Lieutenant*[1][2]
Foster, William [1]
Fournier, Gérard, *Capitaine*[1][2]
Franks, Brian, *Colonel*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12]
Fraser, Simon Joseph [1][2]
Fraser, William, dit Bill, *Major*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10][11][12][13][14][15][16][17][18][19][20][21][22][23][24][25][26][27][28][29][30][31][32][33][34][35][36][37]
Gibson, dit Flash [1][2][3]
Goffinet, Jacques, *Sergent*[1]
Göring, Hermann [1]
Greville-Bell, Tony, *Lieutenant*[1][2][3]
Gubbins, Colin, Sir [1][2]
Guégan, Louis, *Caporal Chef*[1]
Gurdon, Robin, *Lieutenant*[1][2][3][4][5][6]
Hackett, Sam, *Lieutenant Colonel*[1][2][3][4][5]
Harrison, Derrick, *Capitaine*[1][2][3][4][5][6]
Haselden, John, dit Jock, *Lieutenant Colonel*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10]
Hayes, Graham, *Capitaine*[1]
Hibbert, Grant, *Major*[1][2][3][4][5]
Hitler, Adolf [1][2][3][4][5][6][7][8][9][10]
Holliman, Gus, *Capitaine*[1][2][3][4][5][6][7][8][9][10]

Holvoet, Raymond, *Sergent*[1]
Hughes, Quentin, *Lieutenant*[123]
Hunter, André, *Capitaine*[12345678910]
Iturria, Victor, *Sergent Chef*[1234]
Jellicoe, George, *Major*[123456789101112131415]
Jordan, Augustin, *Capitaine*[12345678910111213141516171819202122 23]
Kahane, Karl [12]
Kerillis, Alain Calloc'h, dit Richard Skinner, *Sous Lieutenant*[1]
Kershaw, Dave [1234]
Keyes, Geoffrey Charles Tasker, *Lieutenant Colonel*[123456789]
Keyes, Roger, *Amiral*[1]
Kirschen, Gilbert, *Lieutenant*[123456]
Lanark, *Lieutenant*[1]
Lawrence, Thomas Edward, dit Lawrence d'Arabie [1]
Laycock, Robert E., *Général*[12345678910111213141516 17]
Le Bobinnec, Alain, *Sous-Lieutenant*[1]
Le Gall, Jean, *Caporal*[12]
Le Power, Peter, dit Power, *Major*[1234]
Leblond, Michel, *Lieutenant*[1]
Legrand, Michel, *Sous-Lieutenant*[123456]
Léostic, Pierre [1234]
Lepine, Éric, *Major*[12]
Lewes, John, dit Jock, *Lieutenant*[12345678910111213141516171819202122232425262728293031323334353637383940]
Lilley, Bob, *Sergent*[123456]
Limbosch, Freddy, *Lieutenant*[123]
Marienne, Pierre, *Lieutenant*[1234567891011]
Marriott, John, *Major*[12]
Marsh, Tony [1234]
Martin, François, *Lieutenant*[1234567891011121314]
Mather, Carol [1]
Mayne, Blair, dit Paddy, *Lieutenant Colonel*[12345678910111213141516171819202122232425262728293031323334353637383940414243444546474849505152535455565758596061626364656667686970717273747576777879808182838485868788899091929394959697989910010110210310410510610710 8109110]

McGibbon-Lewis, *Capitaine*[123]
McGonigal, Eoin [12345]
McGregor, Alastair, *Lieutenant*[123]
McLean, Fitzroy [123456789101112131415]
McLeod, Rodderick, dit Roddy, *Brigadier Général*[12345678910]
Melot, Robert, dit Bob, *Major*[12345678]
Montgomery, Bernard, dit Monty [123456789101112131415161718 19]
Morshead, Leslie, *Général*[1]
Mouhot, Jacques, *Sergent*[12345]
Muirhead, Alec, *Colonel*[12345]
Mussolini, Benito [12]
Owen, David Lloyd, *Capitaine*[1234]
Papazow, Alain [1]
Paumier, Gilbert, *Capitaine*[1]
Peniakkof, Vladimir, dit Popski, *Major*[1]
Petrakis, Costas [12345]
Pinckney, Philipp, *Capitaine*[12345]
Poat, Harry, *Major*[12345]
Poizat, Émile, *Sous-Lieutenant*[1]
Prendergast, Guy, *Colonel*[123456]
Puech-Samson, Pierre, *Commandant*[123456]
Reid, Dennys, *Brigadier*[1234]
Renkin, Paul, *Lieutenant*[12]
Riley, Pat, *Sergent Major*[1234567]
Ritchie, Neil, *Général*[123456789]
Rommel, Erwin, *Maréchal*[123456789101112131415161718192021222324252627282930313233343536373839404142434445 46]
Rooney, Michael, *Major*[12]
Rooney, Oswald, *Major*[12]
Sadler, Mike [123456789101112]
Scratchley, Alexander, *Major*[123456789]
Scratchley, Sandy [1]
Seekings, Reg, *Sergent Major*[12345678910111213141516171 8]
Shortall, James [1]
Sicaud, Pierre, *Capitaine*[12]

Sillito, David 1
Simon, Jean Salomon Julien, *Capitaine*1
Stephens, Tomas, *Lieutenant*123
Stirling, David, *Colonel*1234567891011121314151617181920212223242526272829303132333435363738394041424344454647484950515253545556575859606162636465666768697071727374757677787980818283848586878889909192939495969798991001011021031041051061071081091101111121131141151161171181191201211221231241251261271281291301311321331341351361371381391401411421431441451461471481491501511521531541551561571581591601611621631641651661671681691701711721731741751761771781791801811821831841851861871881891901911921931941951961971981992002012022032042052062072082092102112122132142152162172182192202212222232242252262272282292302312322332342352362372382392402412422432442452462472482492502512522532542552562572582592602612622632642652662672682692702712722732742752762772782792802812822832842852862872882892902912922932942952962972982993003013023033043053063073083093103113123133143153163173183193203213223233243253263273283293303313323333343353363373383393403413423433443453463473483493503513523533543553563573583593603613623633643653663673683693703713723733743753763773783793803813823833843853863873883893903913923933943953963973983994004014024034044054064074084094104114124134144154164174184194204214224234244254264274284294304314324334344354364374384394404414424434444454464474484494504514524534544554564574584594604614624634644654664674684694704714724734744754764774784794804814824834844854864874884894904914924934944954964974984995005015025035045055065075085095105115125135145155165175185195205215225235245255265275285295305315325335345355365375385395405415425435445455465475485495505515525535545555565575585595605615625635645655665675685695705715725735745755765775785795805815825835845855865875885895905915925935945955965975985996006016026036046056066076086096106116126136146156166176186196206216226236246256266276286296306316326336346356366376386396406416426436446456466476486496506516526536546556566576586596606616626636646656666676686696706716726736746756766776786796806816826836846856866876886896906916926936946956966976986997007017027037047057067077087097107117127137147157167177187197207217227237247257267277287297307317327337347357367377387397407417427437447457467477487497507517527537547557567577587597607617627637647657667677687697707717727737747757767777787797807817827837847857867877887897907917927937947957967977987998008018028038048058068078088098108118128138148158168178188198208218228238248258268278288298308318328338348358368378388398408418428438448458468478488498508518528538548558568578588598608618628638648658668678688698708718728738748758768778788798808818828838848858868878888898908918928938948958968978988999009019029039049059069079089099109119129139149159169179189199209219229239249259269279289299309319329339349359369379389399409419429439449459469479489499509519529539549559569579589599609619629639649659669679689699709719729739749759769779789799809819829839849859869879889899909919929939949959969979989991000100110021003100410051006100710081009101010111012101310141015101610171018101910201021102210231024102510261027102810291030103110321033103410351036103710381039104010411042104310441045104610471048104910501051105210531054105510561057105810591060106110621063106410651066106710681069107010711072107310741075107610771078107910801081108210831084108510861087108810891090109110921093109410951096109710981099110011011102110311041105110611071108110911101111112113114115116117118119120121122123124125126127128129130131132133134135136137138139140141142143144145146147148149150151152153154155156157158159160161162163164165166167168169170171172173174175176177178179180181182183184185186187188189190191192193194195196197198199200201202203204205206207208209210211212213214
Stirling, Peter 1
Stirling, William, dit Bill, *Lieutenant Colonel*123456789101112
Storie, Jimmy 1234
Street, Vivian, *Major*123
Symes, Felix, *Major*123
Tait, Robert, *Sergent Major*12345678
Taxis, Alfred 12
Thesiger, Wilfried 123
Thomas, Peter 1
Timpson, J.A.L., *Capitaine*12345
Tonkin, John, *Capitaine*12345678910111213
Tsigantes, Christodoulos, *Major*12
Van der Heyden, Raymond, *Capitaine*12345
Verney, John, *Capitaine*1
Walker-Brown, Bob, *Capitaine*12
Warburton, Ken 123
Warr, Peter, *Capitaine*1234
Wavell, Archibald, *Lieutenant Général*12345678910
Wedderburn, Tom, *Lieutenant*123
Wellsted, Ian 12
Wilder, Nick, *Capitaine*1234567
Wingate, Charles Orde 12
Wiseman, Johnny, *Capitaine*12345
Zirnheld, André 12345678

Du même auteur

Omaha Beach. 6 juin 1944, Tallandier, coll. « L'histoire en batailles », 2011.

Retrouvez tous nos ouvrages

sur www.tallandier.com

Table of Contents

Couverture
Titre
Copyright
Exergue
Table des sigles et abréviations
Préambule
Chapitre 1 - La genèse
- La matrice : les commandos
- La Layforce
- Menaces sur les commandos
- De l’usage aéroporté des commandos
- Un coup de poker

Chapitre 2 - Le L detachment en Libye
- Kabrit
- Premières missions
- Les taxis du désert
- Premiers succès
- Qui ose gagne
- Neutraliser Bouerat
- Dégager Benghazi
- Sauver Malte
- Le Mercredi des cendres
- Sidi Hanneisch
- Bigamy
- Le 1st Special Air Service Regiment
- À la poursuite de Rommel

Chapitre 3 - L’Italie
- Le SAS sans Stirling
- La campagne de Sicile
- Speedwell
- Le SRS à Termoli
- Dernières missions en Italie

Chapitre 4 - L'Europe
- Retour au pays
- La SAS Brigade
- Les SAS belges
- De nouveaux moyens d'action
- Les SAS français
- La libération de la France
- Le 4th French SAS Battalion
- Le 1st SAS Regiment
- Le 2nd SAS Regiment
- Le 5th Belgian SAS Squadron
- Le 3rd French SAS Battalion

Chapitre 5 - Les dernières campagnes
- La Belgique
- Les Pays-Bas
- Ultime réorganisation
- Les Ardennes
- La seconde campagne d'Italie
- Derniers engagements aux Pays-Bas
- L'hallali en Allemagne

Épilogue
Organigramme du Special Air Service de 1940 à 1945
Cartes
Bibliographie
Index des noms de personnes
Du même auteur